SKRZYDLATA POLSKA

NR 51 (806) ● 18. XII. 1966 ● ROK XXII/XXXVI ● CENA 2 ZŁ

W numerze:

- JAK BYĆ KOCHANYM?
- SITA W WARSZAWIE
- RAKIETA KSIĘŻYCOWA
- EGZAMINATOR SZYBOWCÓW

Jeden z najlepszych myśliwców świata, MiG-21, w służbie lotnictwa Polski Ludowej. Foto: St. Iwan — WAF

JELENIOGÓRSKA fala jest ostatnio wyjątkowo łaskawa dla szybowników. Wiatr halny, wiejący przez cały dzień 2 grudnia br., umożliwił uzyskanie aż 20 diamentowych przewyższeń, 2 wysokościowych rekordów Danii, 2 przewyższeń do złotej odznaki szybowcowej i 4 przewyższeń treningowych. Duża w tym też zasługa pracowników Aeroklubu Jeleniogórskiego, którzy potrafili zorganizować i zabezpieczyć tak dużą ilość startów w jednym, krótkim o tej porze roku dniu.

A oto diamentowy plon z 2 grudnia br.: Andrzej MEJMAN 8 440 m (7 320 m *) — 2 diament + złota); Karol BERGMAN (NRD) — 8 240 m (7 100 m — 2 diament); Eiwind NIELSEN (Dania) — 7 780 m (6 640 m — 2 diament); Poul H. NIELSEN (Dania) — 7 640 m (6 550 m — 2 diament); Stanisław DROZDOWSKI — 7 390 m (6 350 m — 2 diament); Aleksander MURAWSKI — 7 140 m (6 250 m — 3 diament); Zbigniew ŻÓŁKOŚ — 7 090 m (6 250 m — 3 diament); Jan KAMIŃSKI — 7 610 m (6 170 m 2 diament); Bolesław KOCHANOWSKI — 7 090 m (6 100 m — 3 diament); Manfred ILTZSCHKE (NRD) — 7 140 m (6 020 m — 3 diament); Mieczysław MIEDZIAK — 7 400 m (6 000 m — 1 diament); Edward JANAS — 7 240 m (6 000 m — 2 diament); Leszek HABER — 6 990 m (6 000 m — 2 diament);

DIAMENTY W JELENIEJ GÓRZE

Jan PISARKIEWICZ — 7 240 m (5 900 m — 1 diament); Edmund PRZYBYLSKI — 6 990 m (5 900 m — 1 diament + złota); Jan WIŚNICKI — 6 800 m (5 750 m — 1 diament); Franciszek SZACHEWICZ — 6 700 m (5 560 m — 3 diament); Stanisław TOMASIEWICZ — 6 640 (5 250 m — 2 diament + złota); Zbigniew FRANKOWSKI — 6 440 m (5 250 m — 2 diament); Jörgen OLSEN (Dania) — 6 120 m (5 080 m — 2 diament); Poul H. NIELSEN — Eiwind NIELSEN — 6 740 m (5 650 m — rekordy Danii); Stanisław PASTERNAK — 5 540 m (4 450 m — złota odznaka); Zygmunt MAZAN — 5 490 m (4 450 m — złota odznaka); Tritz FLÜGVAF — 5 540 m (4 350 m); Józef KRZYWDA — 5 490 m (4 450 m); Piotr KOZAK — 4 390 m (3 300 m); Edward JANAS — 4 240 m (3 050 m).

Fala jeleniogórska występowała ponadto, choć krótkotrwale, w dniach 22, 28 i 29 listopada br. W tym czasie przebywający w Wyczynowym Ośrodku Szybowcowym Aeroklubu Jeleniogórskiego piloci z NRD i Danii zdobyli 5 diamentów oraz 9 przewyższeń do złotej odznaki. Diament zdobył też Zbigniew Dzius z CWL Krosno. Ponadto uzyskano kilka przewyższeń treningowych.

Stefan Różycki

*) Dane w nawiasach — przewyższenia.

SPADOCHRONOWE MELDUNKI

1000 SKOKÓW RYSZARDA OŻAROWSKIEGO

Instruktor spadochronowy Aeroklubu Białostockiego, **Ryszard Ożarowski**, wykonał 7 grudnia br. swój tysięczny skok ze spadochronem z samolotu. Jubileuszowy skok wykonany został z wysokości 1 000 m z samolotu CSS-13 (Po-2), tego samego typu maszyny, z której Ożarowski wykonał 11 listopada 1950 r. swój pierwszy w życiu skok ze spadochronem z samolotu. R. Ożarowski, który uprawnienia instruktora uzyskał w 1952 r. jest szesnastym z kolei spadochroniarzem w Polsce (a szóstym w tym roku), który legitymuje się ilością 1 000 wykonanych skoków.

Gratulujemy!

DWA NOWE REKORDY W CWL

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie nad Wisłokiem padły znów dwa nowe krajowe rekordy spadochronowe.

W skoku grupowym z wysokości 2 000 m na celność lądowania, z natychmiastowym otwarciem spadochronu, trzyosobowy zespół w składzie: **S. Czerwonka, E. Kulesza i L. Borek** uzyskał średnią odległość od środka krzyża 2,03 m.

Drugi rekord padł w skoku z tej samej wysokości, ale w czteroosobowym zespole **(S. Czerwonka, S. Sidor, T. Antoniak i L. Jeske)**, który uzyskał średnią odległość — 3,65 m.

Gratulujemy!

Pułkownikowi
KRZYSZTOFOWI DONIGIEWICZOWI
długoletniemu Sekretarzowi Generalnemu ZG Aeroklubu PRL wyrazy serdecznego współczucia z powodu śmierci
ŻONY
składa
Redakcja
SKRZYDLATEJ POLSKI

W SKRÓCIE

W związku z obchodzonym w przyszłym roku 40-leciem Aeroklubu Warszawskiego, którego jubileusz ma mieć szczególnie uroczysty charakter, powołany został Komitet Honorowy Obchodów 40-lecia Aeroklubu Warszawskiego z przewodniczącym Prezydium Stołecznej Rady Narodowej Januszem Zarzyckim na czele. Aeroklub stołeczny przygotowuje również z tej okazji specjalną publikację książkową.

*

Na zaproszenie Aeroklubu Białostockiego przebywał na początku grudnia w Białymstoku redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski" mgr Jerzy R. Konieczny, który spotkał się tam z młodzieżą średnich szkół zawodowych, działaczami aeroklubu i społeczeństwem miasta.

*

Załoga Lotniczych Zakładów Naprawczych w Warszawie wykonała 2 grudnia poza planem produkcyjnym, jako jedno z zobowiązań dla uczczenia Tysiąclecia Państwa Polskiego, naprawę powypadkową szybowca „Mucha Standard", której pracochłonność została określona na 1 650 roboczogodzin.

*

Dla mieszkańców Spółdzielni Mieszkaniowej „Osiedle Młodych" w Poznaniu (ul. Nad Potokiem 25) otwarto Klub Majsterkowania i Modelarnię Lotniczą. Pierwszy tego typu klub w stolicy Wielkopolski czynny jest codziennie w godzinach 16.00 — 21.00.

*

Trzynastoosobowa grupa przedstawicieli biur podróży z USA i Kanady bawiła w naszym kraju. Przybyła ona do Polski z inicjatywy greckich linii lotniczych „Olympic Airways" (których stałe przedstawicielstwo istnieje od maja br. w Warszawie), w porozumieniu z PLL LOT i „Orbisem". Przedstawiciele biur zagranicznych przybyli do Polski dla zorientowania się w możliwościach zwiększenia turystyki z Ameryki Północnej do Polski i krajów Europy wschodniej oraz Grecji.

*

Nakładem Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej, w cyklu wydawniczym „Żółtego Tygrysa", ukazała się nowa pozycja pt. „Ludzie bez skrzydeł", pióra znanego popularyzatora lotnictwa i autora wielu opowiadań lotniczych Rajmunda Szubańskiego. Tomik zawiera opis tragicznej ucieczki jeńców-lotników z hitlerowskiego obozu w Żaganiu, zakończonej dokonaniem przez hitlerowców mordu na 50 uciekinierach.

W hangarze

Foto: JANUSZ SZYMAŃSKI

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

„ORBIS" podjął starania, aby w 1967 r. udostępnić zagranicznym turystom większą ilość miejsc w samolotach wycieczkowych. Zapowiedziane są m.in. przeloty na trasie Berlin — Kraków, cotygodniowe loty ze Sztokholmu do Warszawy (na przedstawienia operowe) oraz przeloty na trasie Londyn — Bruksela — Poznań, dla turystów udających się na wypoczynek do Międzyzdrojów, Świnoujścia i Kudowy.

*

NUMER 17 (listopad — grudzień) „Biuletynu Informacyjnego Instytutu Lotnictwa" przynosi na swych łamach m. in. następujące pozycje: wywiad z dyrektorem LOT-u inż. Zwierzyńskim — o zamierzeniach PLL LOT w 1967 r., opis szybowca wyczynowego SZD-30 „Pirat", obszerny artykuł J. Babiejczuka o japońskim przemyśle lotniczym i artykuł Cz. Skoczylasa o silnikach w Farnborough; ponadto W. Krysiak pisze o śmigłowcach w regularnej komunikacji lotniczej, a Z. Brodzki — o radioastronomicznym badaniu planet. Numer ukazał się w objętości 52 str. plus 4 okładki. Cena egzemplarza — 10 zł.

*

MŁODY dziennikarz, Andrzej A. Mroczek, współpracownik „Modelarza" i członek Klubu Publicystów Lotniczych, obecnie kierownik działu ekonomicznego „Słowa Powszechnego", otrzymał jedną z tegorocznych Nagród Młodych im. Włodzimierza Pietrzaka, przyznawanych corocznie przez Stowarzyszenie PAX. Nagrodę tę otrzymał A. Mroczek za popularyzację lotnictwa i astronautyki wśród dzieci i młodzieży. Młodemu Laureatowi gratulujemy!

*

W MOSKWIE podpisano umowę na dostawę dla żeglugi w Szczecinie wodolotu typu „Kometa".

*

Z OKAZJI dwudziestolecia działalności, Koło Przewodników Miejskich PTTK w Warszawie zorganizowało 27 listopada br. wycieczkę stołecznych turystów na lotnisko Okęcie, której najatrakcyjniejszym punktem programu był 20-minutowy przelot samolotem Il-14 nad Warszawą.

*

CENTRUM Szybowcowe APRL w Lesznie wydało książeczkę inż. Romana Zabiełło pt. „Podręcznik radiotelefonisty lotniczego". Str. 110, nakład 1000 egz., format A5. Polecamy ją wszystkim tym, którzy korzystają lub mają zamiar korzystać z radia w lotnictwie sportowym. Do nabycia we wspomnianym Centrum w Lesznie Wlkp.

*

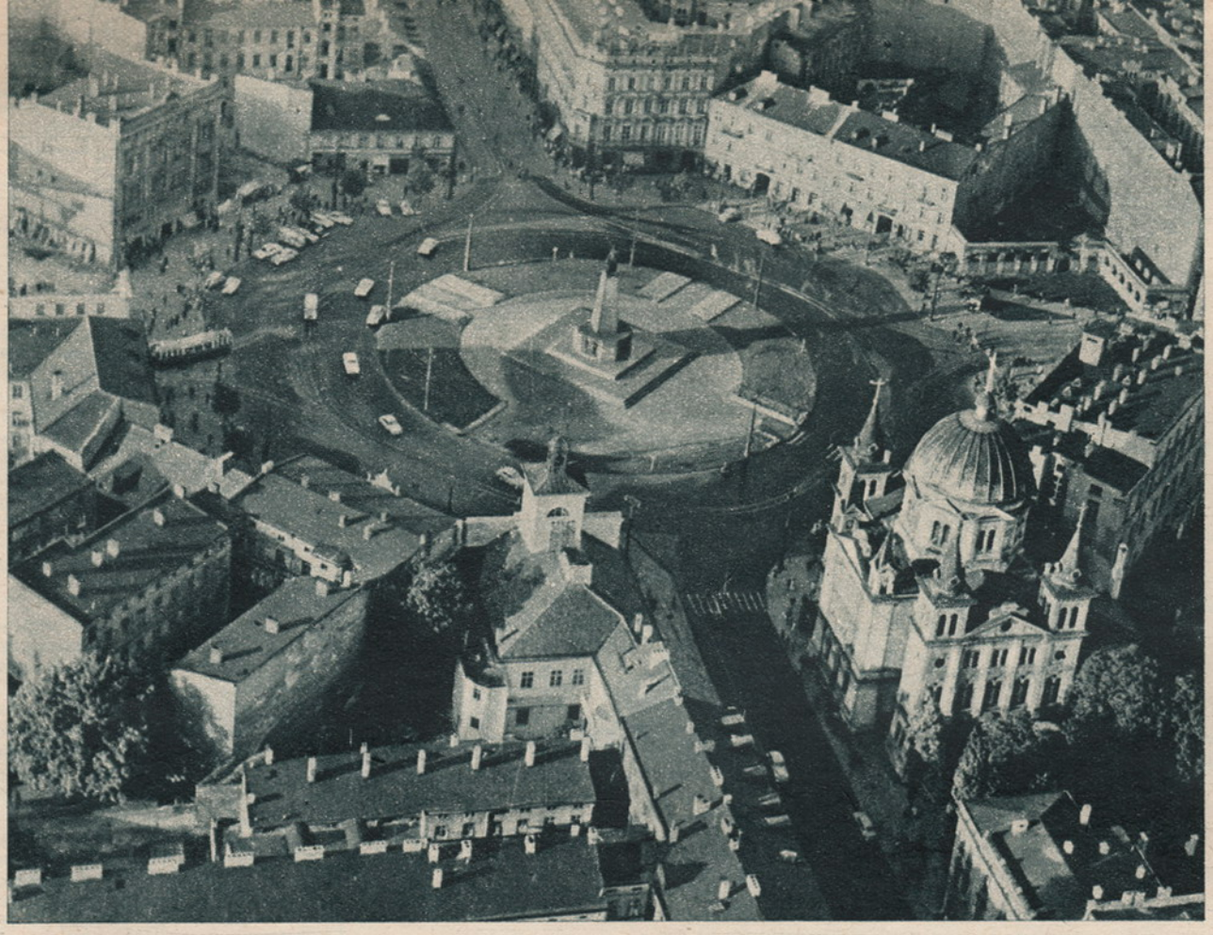
Z INICJATYWY dyrekcji PLL LOT odbyła się w radiu austriackim w Wiedniu godzinna audycja o Polsce. Poświęcona ona była przede wszystkim problemom komunikacji lotniczej do Polski oraz ośrodkom turystycznym w Polsce.

*

GŁÓWNY Inspektor Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, skierował do przewodniczącego Prezydium MRN w Grudziądzu mgra Władysława Dobrowolskiego pismo, w którym serdecznie dziękuje władzom miejskim i wszystkim mieszkańcom Grudziądza za staranne przygotowanie uroczystości pierwszego ślubowania podoficerów lotnictwa.

*

W BIAŁYMSTOKU przebywał, na zaproszenie tamtejszego aeroklubu, nasz znakomity szybownik Edward Makula. Spotkał się on tam m. in. z młodzieżą Technikum Mechanicznego.



POLSKA Z LOTU PTAKA

ŁÓDŹ. Widok na Plac Wolności od strony ulicy Piotrkowskiej. Łódź jest największym ośrodkiem przemysłu włókienniczego w Polsce i jednym z największych w Europie.
Foto: Konrad Turowski

ECHA LOTNIA

ZDARZAŁO mi się dość często w tym roku spotykać z młodzieżą szkół średnich. Jest to, jak wiadomo, ta młodzież, która w okresie 4—5 lat nauki w liceum czy technikum decyduje się już w większości konkretnie na wybór swego przyszłego zawodu. Rzecz charakterystyczna, że bardzo mało spośród spotykanych i indagowanych przeze mnie uczniów zamierzało poprzestać na maturze czy dyplomie technika. Większość chciała się kształcić dalej, zostać inżynierami, lekarzami czy prawnikami.

Otóż to! Zawód inżyniera — jak się wydaje — dominuje raczej wśród pragnień przyszłościowych młodzieży. Kryją się zresztą za tym konkretne perspektywy materialne. A młodzież jest konkretna. I nie ma w tym nic dziwnego. Swego czasu brałem kilka razy udział w komisji rekrutacyjnej, która przeprowadzała w aeroklubach rozmowy z kandydatami do oficerskich szkół lotniczych. Było to jeszcze w latach, kiedy zawód oficera nie był zbyt popularny. Z rozmów tych wyniosłem wiele ciekawych spostrzeżeń właśnie co do tej konkretności młodzieży. Nierzadko bowiem z ust takiego kandydata padało pytanie: „Proszę pana! A ile taki oficer zarabia?" Byli, rzecz jasna, wśród nas tacy, których tego rodzaju pytanie — powiedzmy szczerze — od razu szokowało. Dodajmy, że szokuje czasem i dzisiaj. A zaraz przy tym ciśnie się temu i owemu na myśl: „Jaka jest ta dzisiejsza młodzież? Nic, tylko myśli zaraz o pieniądzach!"

Pewnie, że myśli! Bo w większości myśli poważnie o ułożeniu sobie w przyszłości życia! A czy można ułożyć sobie życie, usamodzielnić się — do czego dąży każdy młody człowiek — bez oparcia się o konkretne warunki materialne? Chyba nie. Zresztą nie przesadzajmy. Nie tylko o pieniądzach i nie przede wszystkim o tym myśli w większości młodzież naszych szkół średnich. Wystarczy przebywać z nią trochę dłużej, by się przekonać, że właśnie poprzez naukę w szkole stara się ona usilnie określić swą przyszłą drogę życiową, wybrać i umiłować zawód, jaki pożyteczny będzie społecznie, którego ranga jest wysoka, potrzebna w nowoczesnym społeczeństwie. Dlatego też zawód, na przykład, inżyniera jest u młodzieży obojga płci najbardziej popularny, ponieważ z każdym rokiem stajemy się coraz bardziej krajem wielkiego, nowoczesnego przemysłu. I to jest jedna sprawa.

RANGA ZAWODU OFICERA

Druga, to głęboka znajomość i umiłowanie techniki wśród uczącej się młodzieży. Zawsze mnie zdumiewało, kiedy rozmawiając z uczniami zadawali mi pytania ścisłe i żądali ścisłych odpowiedzi. Mam tu na myśli, rzecz jasna, sprawy techniki lotniczej i astronautyki, i lotnictwa w ogóle. Kilkudziesięciu moich bardzo jeszcze młodych napotkanych w szkołach entuzjastów lotnictwa i astronautyki zdumiewało mnie swą rozległą i ścisłą wiedzą w tych dziedzinach, nabytą przecież nie w całości w szkole, a głównie poprzez codzienną lekturę prasy codziennej i fachowej oraz radio i telewizję. To są, oczywiście, potencjalni kandydaci do zawodu lotniczego. I nie braknie ich chyba w żadnej ze szkół średnich naszego kraju.

Co jest jeszcze w tym wszystkim niezwykle charakterystyczne, to znaczny wzrost zainteresowania młodzieży w ogóle techniką wojskową, w tym także techniką lotniczą i rakietową. Na te tematy, zresztą, miałem w czasie spotkań najwięcej pytań. Świadczyć to tylko może o stale rosnącym zainteresowaniu służbą wojskową i szerokimi możliwościami jakie młody człowiek widzi dla siebie w wojsku. Tak jest też w istocie. Świadczyć o tym mogą chociażby przykłady z naszych aeroklubów, które od kilku już lat nie mają absolutnie kłopotów ze szkoleniem kandydatów do oficerskich szkół lotniczych. Rośnie więc ranga zawodu oficera.

Że tak jest, potwierdzają to wyniki badań Pracowni Badań Socjologicznych Głównego Zarządu Politycznego WP. Pracownia ta dokonała niedawno próby pewnego podsumowania dotychczasowych badań, analizując materiały ankietowe zebrane przez Międzyuczelniany Zakład Badań nad Szkolnictwem Wyższym. Materiał był bogaty, bo zebrany wśród ponad 6 tysięcy uczniów z 64 szkół średnich. Jak wynika z analizy zebranych ankiet, bezpośrednich rozmów itp., wśród 34 najbardziej popularnych zawodów pierwsze w opinii młodzieży zajmuje zawód inżyniera, a drugie — lekarza. Dużą niespodzianką jest trzecie miejsce — awansował na nie bowiem zawód oficera; zawód, który w dotychczasowych ankietach znajdował się na odległej pozycji, gdzieś w trzeciej dziesiątce.

Tak więc mamy niespodziankę! Zawód oficera zaliczony został przez młodzież do najbardziej atrakcyjnych. Daje mu to wysoką rangę i świadczy o tym, że został on uznany za społecznie użyteczny.

Ikarus

Z lewej: Spotkanie uczestników rajdu z młodzieżą harcerską we Włocławku. Niżej: Samoloty rajdowe na etapie nyskim. Foto: B. Koszewski i B. Witkowski

JAK BYĆ KOCHANYM?

ODWIECZNE pytanie. Co uczynić, co jeszcze zrobić, aby być kochanym? Czym zasłużyć się, aby zaskarbić sobie ludzkie uczucie, aby pozyskać myśli, sentyment, serce tej drugiej strony?

O ile pytania tego rodzaju mogła sobie zadawać bohaterka znanego filmu Wojciecha Hasa, granego parę lat temu na naszych ekranach, to nie może ich wypowiedzieć... lotnictwo. Jest bowiem urzeczywistnioną ideą, a nie pojedyńczym, mogącym mówić człowiekiem. Jest zarazem jedną z najwspanialszych ludzkich fantazji, która do tych co ją kochają mówi tysiącem głosów, najpiękniejszych i najczulszych, najbardziej intymnych, tak bardzo zrozumiałych. Dlaczego więc nie wszyscy kochają tę ideę? Co ona, tak już sama w sobie piękna, ma jeszcze uczynić, aby ją wszyscy pokochali?

Asumpt do postawienia sobie tych pytań i napisania poniższych paru zdań dał mi artykuł, zamieszczony w sierpniowym numerze „Prasy Polskiej", pisma Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Artykuł nosi tytuł „Porajdowe refleksje" i napisany został przez Marka Szymańskiego, dziennikarza z Opola, który po raz pierwszy uczestniczył w tegorocznym Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów.

Nie chcę powtarzać tego, co — pełen oburzenia — odpisałem autorowi „Refleksji" i co on mi, w porozumieniu z redakcją „Prasy Polskiej", momentalnie na łamach tegoż pisma oświadczył w swym następnym artykule. Dziś, po upływie pewnego czasu, mogę tylko stwierdzić, iż dobrze zrobiłem nie wdając się od początku w dyskusję z p. Szymańskim na większość wyrażonych przez niego myśli. Ograniczyłem się bowiem tylko do wyrażenia swego zdumienia i niesmaku, jakie mną zawładnęły po przeczytaniu „Refleksji" i zorientowaniu się, jaki jest prawdziwy stosunek p. Szymańskiego do lotnictwa. I na ostatni artykuł p. Szymańskiego, w którym potwierdza on swe stanowisko, nie będę już na łamach „Prasy Polskiej" w ogóle replikował. Bo a nuż redakcja od razu pośle mą odpowiedź do wglądu do Opola, aby ją następnie wydrukować... razem z kolejną ripostą p. Szymańskiego.

Ale nawet nie to mnie utwierdza w przekonaniu, aby nie dyskutować. Zrozumiałem bowiem, że pewnych ludzi nie można nauczyć miłości i szacunku do lotnictwa. Syzyfowa praca. To tak, jakby komuś, kto jest pozbawiony poczucia piękna, mówić o przedziwnym uroku pejzaży van Gogha lub portretów Modiglianiego. On zawsze będzie widzieć... tylko płótno i warstwę olejnej farby, oprawione w złoconą ramę. Nic więcej. A jeśli już zwróci jego uwagę „Maja naga" Goyi, to wyłącznie dlatego, że Maja jest tam rzeczywiście całkowicie naga. Grunt to konkrety.

Dla zorientowania Czytelnika w meritum sprawy pozwolę sobie jednak zacytować parę fragmentów z artykułu pt. „Porajdowe refleksje". Oto jak jego autor wyobraża sobie idealny rajd:

„Tłem... dziennikarskiego wojażu, jakimś dodatkowym „pieprzykiem" powinny być — moim zdaniem — konkurencje lotnicze, czyli wyścig na samolotach oraz połączona z nim walka o to, kto punktualniej przyleci na metę i znajdzie więcej znaków na trasie. Te sprawy powinny stanowić raczej czynnik wewnętrzny, stanowiący dodatkową atrakcję nie tyle dla czytelników (rajd dziennikarski to nie Wyścig Pokoju) ile dla samych uczestników. Bo czytelnika niewiele obchodzi fakt, że parę pań i paru panów wybrało się na powietrzną przejażdżkę".

Dalej:

„Wśród pilotów wożących dziennikarzy roiło się od lotniczych asów cywilnych i wojskowych, którzy załatwiali swe sportowe „porachunki" przy okazji jak najbardziej „cywilnej" imprezy".

„By „pognębić" przeciwników, dobierają sobie oni (dziennikarze z pism wojskowych i lotniczych, według autora „Refleksji" — przyp. mój) najlepszych pilotów, pomagają im w nawigacji..."

„...nie rezygnujmy broń boże z następnych rajdów. Zmieńmy tylko ich koncepcję i odpowiednio dostosujmy do niej regulamin... Jeżeli tak będzie, to jestem pewien, że rajd stanie się pożyteczną podróżą dziennikarską i przestanie być wyścigiem na samolotach. Ten ostatni może sobie Aeroklub PRL organizować sam, bez sięgania po dziennikarską czapkę".

W swym następnym artykule, zamieszczonym w „Prasie Polskiej", Marek Szymański w ten sposób wybija mi z głowy sentyment do lotnictwa, tak gromi za to, że stanąłem w obronie tegoż właśnie lotnictwa:

„...kol. Jerzy Zarębski ma mi mocno za złe, iż... nie kocham lotnictwa tak jak on, że ośmielam się mówić bez należytego (jego zdaniem) szacunku o asach lotniczych, sportowej walce, podniebnych zmaganiach itp."

„... nie każmy ludziom kochać lotnictwa, jak to czyni w stosunku do mnie kol. Zarębski, nie miejmy do nich pretensji, że prócz lotnictwa widzą na tym świecie jeszcze inne, piękne rzeczy".

„...masowy czytelnik pozostałej prasy (m. in. wojewódzkiej) traktuje nasze emocje sportowe raczej marginesowo, a przedkłada ponad nie ciekawie podaną, rzeczową informację krajową lub zagraniczną".

„...choćbyśmy ze skóry wyszli, nasz „wyścig" na samolotach nie ma szans, by stać się w społeczeństwie czymś tak masowym jak Wyścig Pokoju".

I tak dalej, i tak dalej. W tym stylu, z jawną, nie ukrywaną niechęcią do rajdów, do lotnictwa, niemal z pogardą dla lotników i ich przyjaciół. Tak robi dziennikarz, który (tak sądzę) powinien być do lotnictwa nastawiony przyjaźnie, który winien je propagować, zaszczepiać do niego wśród ludzi miłość.

Czy można się zatem dziwić, że problematyka lotnicza zajmuje na łamach polskiej prasy

Na wszystkich etapach rajdu, czy słońce czy deszcz, załogi witane były przez młodzież kwiatami i najpiękniejszymi uśmiechami. Oto łodzianie — pilot Karol Poselt i dziennikarz Konrad Turowski w otoczeniu licealistek na lotnisku we Wrocławiu.

tak znikomą ilość miejsca, skoro takich jak p. Szymański jest wśród dziennikarzy więcej?

I oto jesteśmy u jednego ze źródeł problemu: co każdy z nas uczynił dla lotnictwa? Jak je stara się upowszechniać? Co robi, aby zyskać dla niego przyjaciół?

Jestem przekonany, że opolski dziennikarz Marek Szymański źle się przysłużył lotnictwu. Choćby przez samo to, że swój artykuł przesycony niechęcią do lotnictwa wydrukował w „Prasie Polskiej", która — i to jest jego „sukcesem" — niedwuznacznie stanęła po jego stronie, drukując mu następny artykuł, z takąż samą zawartością uprzedzeń i zgryźliwości. A przecież, jak wiadomo, prasa to potęga, niezwykle ważny czynnik w kształtowaniu ludzkich sympatii i antypatii.

Szkoda, to jedno. A drugie — coś niezrozumiałego. Czyż p. Szymański naprawdę nie widział na kolejnych etapach rajdu tych tłumów ludzi, spragnionych widoku samolotów? Czy to możliwe, żeby nie dostrzegał zachwytu w oczach młodzieży, witającej kwiatami nadlatujące załogi, tego szczerego zaciekawienia ze strony górników, robotników i ludności wiejskiej? Czy mało w gruncie rzeczy istotne niedociągnięcia rajdowe, o charakterze organizacyjnym, przesłoniły mu sprawę zasadniczą: że rajd jest mimo wszystko wspaniałą imprezą, właśnie przez swe silnie zaakcentowane elementy lotnicze, imprezą w najlepszym stylu propagującą lotnictwo w społeczeństwie?

Od pięciu lat istnienia rajdów obserwuję na wszystkich punktach etapowych, obojętne czy to będzie wielkie czy mniejsze miasto, łąka pegeeru w Osowej Sieni, lotnisko w Dajtkach, Michałkowie, Przylepie, Gdańsku, Elblągu, Opolu czy Jeleniej Górze — że ludzie traktują przylot rajdowych samolotów jak wielkie święto. Wylegają tysięcznymi tłumami, z chorągiewkami, polnymi kwiatami, radośnie roześmiani, pełni zaciekawienia. Czy p. Szymański sądzi, że... to wszystko na cześć dziennikarzy? Nie. Po to, żeby obejrzeć samoloty i lotników. Załogi. Żeby popatrzeć jak lądują i startują, żeby z załogami porozmawiać, zapytać o tysiąc ważnych rzeczy. Żeby nasycić się lotnictwem, którego są ogromnie ciekawi.

Major Bohdan Kaznowski, członek jednej z załóg latających na „Biesach", oblężony przez dziewczęta z drużyn harcerskich. Foto: B. Koszewski

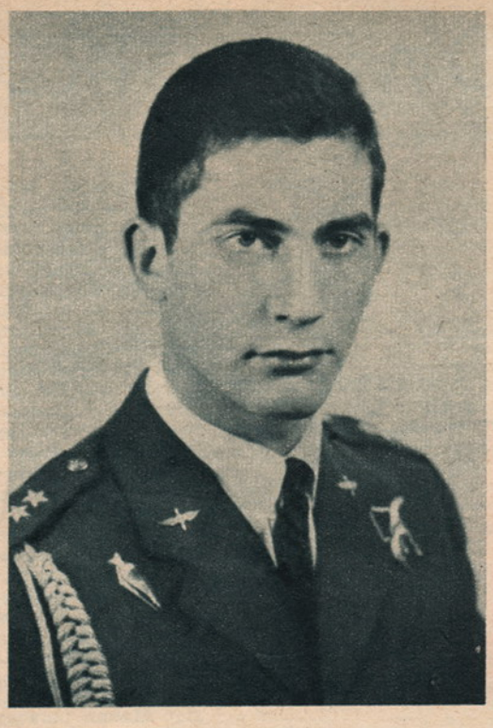
A dziennikarze? Ich powinnością jest opisać ten entuzjazm, który na pewno nie jest „marginesowy". Owszem, trzeba rzeczowo. Ale chyba i z sentymentem, nie mechanicznie jak maszyna elektronowa, ze zrozumieniem, że rajd w pewnych przypadkach już stał się w wielu miejscach naszego kraju czymś takim, jak kolarski Wyścig Pokoju.

Myślę, że gdyby p. Szymański otworzył szerzej oczy i serce, to lepiej by te wszystkie sprawy zrozumiał.

A rajd? A my, niepoprawni entuzjaści lotnictwa, którzy mamy odwagę jawnie mówić, że kochamy lotnictwo i bronić je?

Będziemy dalej „ścigać" się. Ile nam starczy sił. A jak już zdrowie nie pozwoli na zajęcie miejsca w kabinie samolotu, to choć wyjdziemy na lotnisko, aby popatrzeć, jak startują nasi młodsi koledzy. Po nowe podniebne przygody, porwani niezniszczalnym pięknem latania, które potem opiszą słowami jak najserdeczniejszymi, aby tysiącom ludzi w Polsce serce zabiło mocniej na dźwięk słowa: lotnictwo.

JERZY ZARĘBSKI



ROZMAWIAMY Z PRYMUSEM DĘBLIŃSKIEJ „SZKOŁY ORLĄT" ppor. pil. ROMANEM BASZUKIEM

Uroczysta promocja absolwentów jest świętem całej szkoły. Przeżywają ją na swój sposób dowódcy, wykładowcy, instruktorzy i wszyscy, których praca złożyła się na wykształcenie oficera, pilota, człowieka. Dumni są, że oto zakończyli kolejny etap pracy uwieńczony oficerskimi gwiazdkami nowo promowanych. Nie mniej dumni, a przy tym bardzo wzruszeni, są rodzice najmłodszych, świeżo upieczonych podporuczników. Jak jednak przeżywają promocję sami absolwenci, bohaterowie pierwszej, oficerskiej promocji? Z tym pytaniem zwróciliśmy się do prymusa promowanego rocznika Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie ppor. pil. Romana Baszuka, bezpośrednio po uroczystości.

— Jestem bardzo zadowolony, więcej nawet, jestem szczęśliwy. Jak zresztą się nie cieszyć, skoro osiągnęło się cel, który przez ładnych kilka lat był tylko marzeniem. Promocja to przecież ukoronowanie kilkuletniej nauki, wymagającej niejednokrotnie wiele samozaparcia i wyrzeczeń.

— Pan jako prymus nie miał chyba jednak kłopotów z nauką?

— Tak mogłoby się z pozoru wydawać. Zresztą może rzeczywiście nie należałoby mówić o kłopotach w ścisłym rozumieniu tego słowa. Trzeba jednak powiedzieć o wielu, wielu godzinach spędzonych nad książką czy na ćwiczeniach praktycznych. Na dobre wyniki w nauce i szkoleniu złożyła się przede wszystkim własna praca, poparta pomocą wykładowców, instruktorów, wychowawców, a często i kolegów. Nie mówię tu o wielu doskonałych pomocach naukowych i różnorodnym sprzęcie, bo to wydaje mi się obecnie rzeczą tak oczywistą, jak niezbędną.

— Czy mógłby Pan, choćby na swym przykładzie, opowiedzieć jak wygląda przebieg nauki i życia w Oficerskiej Szkole Lotniczej?

— Trudno to opowiedzieć w kilku słowach. W każdym razie zajęć jest bardzo dużo, nierzadko 8—9 godzin wykładów dziennie. W czasie zajęć na lotnisku jest bardzo dużo lotów. Niewiele więc zostaje czasu na naukę własną, nie mówiąc już o rozrywkach. Pomimo to znajdowałem jednak czas na uprawianie sportu (byłem nawet reprezentantem OSL w trójboju wojskowym) oraz byłem czynnym członkiem szkolnego zespołu estradowego, który może pochwalić się sporymi sukcesami. Ogólnie mówiąc OSL jest twardą szkołą życia. Trzeba mieć wiele samozaparcia, nie bać się pracy i być po prostu „twardym".

O tym, że nauka w Oficerskiej Szkole Lotniczej, jak zresztą we wszystkich szkołach wojskowych, jest całkowicie bezpłatna — nie muszę chyba już mówić.

— Jakie wyniki złożyły się na miano prymusa?

— O mianie prymusa decydują głównie wyniki egzaminów końcowych przed komisją państwową. Z 35 przedmiotów składających się na egzamin z teorii otrzymałem tylko dwie oceny „dobre". Reszta — to oceny „bardzo dobre". Tak się jednak złożyło, iż identyczne oceny miał również zdobywca drugiej lokaty Krzysztof Żuk. Zaszła więc konieczność dogrywki, mówiąc językiem sportowym, która miała zadecydować o mianie prymusa. Za obopólną zgodą wybraliśmy strzelanie do tarczy. I tu właśnie uśmiechnęło się do mnie szczęście, udało mi się bowiem osiągnąć ocenę „bardzo dobrą", natomiast mój rywal wystrzelał tylko ocenę „dobrą". Formalności stało się więc zadość, jako że zwyczaj przewiduje jednego prymusa. Moralnie jednak obaj dzielimy tytuł i wynikłe z niego zaszczyty.

— Jako prymus otrzymał Pan specjalną nagrodę?

— Od Ministra Obrony Narodowej otrzymałem pistolet z dedykacją, a ponadto kordzik oraz nagrodę pieniężną w wysokości 2 tysięcy złotych.

— Jak wyglądała droga Pana do lotnictwa i do zawodu pilota wojskowego? Kto z wychowawców i instruktorów utkwił Panu najbardziej w pamięci?

— Lotnictwem zainteresował mnie nauczyciel w szkole średniej mgr Henryk Stępiński, sam pilot sportowy. On właśnie zabrał mnie po raz pierwszy na lotnisko Aeroklubu Szczecińskiego i z nim odbyłem pierwszy lot na samolocie. Wstąpienie do Aeroklubu Szczecińskiego było już tylko wynikiem rozbudzonego zainteresowania lotnictwem. Miło wspominam małżeństwo lotnicze pp. Wróblów z Aeroklubu Szczecińskiego, pod których instruktorskim okiem przeszedłem pierwsze podstawowe szkolenie lotnicze na szybowcach. Moim instruktorem w czasie szkolenia szybowcowego w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia był Mirosław Królikowski z Centrum Szybowcowego w Lesznie. Ze szczególnym szacunkiem wspominam jednak instruktorów, którzy uczyli mnie latać na samolocie odrzutowym „Iskra". Byli to instruktorzy piloci kpt. Teofil Mielnik i por. Kazimierz Cisiński. Pomimo iż nietrudno jest o uczniowskie błędy przy opanowywaniu umiejętności pilotowania samolotu odrzutowego, instruktorzy ci byli zawsze spokojni i opanowani, potrafili wiele przekazać, odznaczali się przy tym bardzo dużą kulturą w obcowaniu z podchorążymi. To wszystko wydaje mi się bardzo ważne w procesie praktycznego szkolenia lotniczego.

— Ile godzin spędził Pan do tej pory w powietrzu i jakie ma Pan do zanotowania wyniki wyszkoleniowe?

— Łącznie na szybowcach, samolotach tłokowych i odrzutowych wylatałem ponad 370 godzin. Jeszcze jako szybownik zdobyłem II klasę i srebrną odznakę szybowcową. Obecnie posiadam uprawnienia pilota wojskowego III klasy.

— Czy mógłby Pan opowiedzieć w skrócie swój życiorys?

— Urodziłem się w 1945 roku w okolicach Hrubieszowa. Po wojnie rodzice przenieśli się w Szczecińskie. Zamieszkaliśmy we wsi Chabowo, pow. Pyrzyce, gdzie rodzice gospodarzą do dziś na roli. Mam dwoje rodzeństwa — brata i siostrę. Liceum ogólnokształcące ukończyłem w Gryfinie. Pierwsze kroki lotnicze, jak już tu powiedziałem, stawiałem w Aeroklubie Szczecińskim. Od roku 1965 jestem członkiem PZPR.

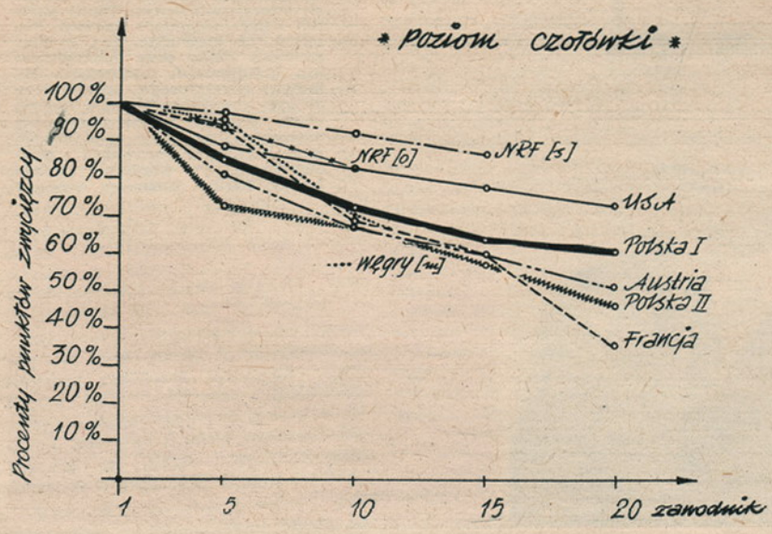
— Na zakończenie chcielibyśmy złożyć Panu serdeczne gratulacje od naszej Redakcji z powodu osiągnięcia tak dobrych wyników w nauce i szkoleniu oraz spytać o plany na przyszłość.

— Za gratulacje serdecznie dziękuję. Jeśli chodzi o plany na przyszłość, to ich hierarchia przedstawia się w tej chwili następująco: 1) przede wszystkim praca i pogłębianie umiejętności lotniczych w jednostce, 2) w miarę czasu i możliwości latanie sportowe na szybowcach, 3) po „stanięciu na nogi" ewentualny ożenek i założenie rodziny, 4) w dalszej przyszłości studia wojskowo-techniczne.

Rozmawiał (kh)

TS-11 „Iskra", na której szkolą się podchorążowie OSL-u Foto: St. Iwan

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA 1966



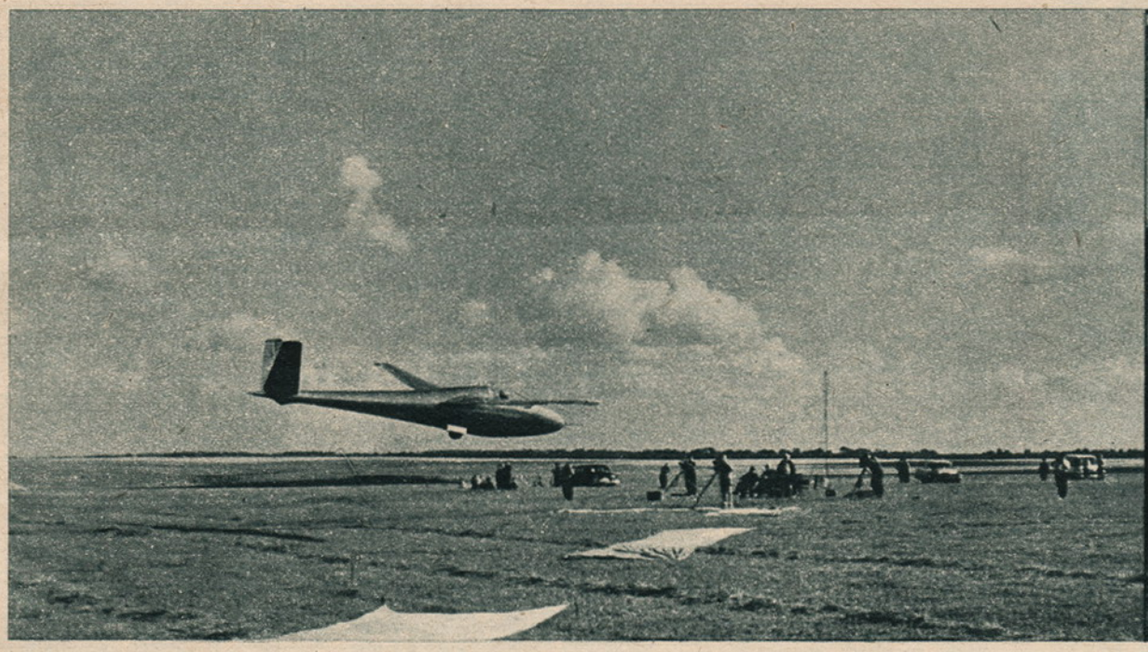
Wykres 1

cyjne tereny Afryki Południowej ciągle są dla naszych pilotów ziemią nieznaną. A szkoda! Nasi konkurenci z zachodniej Europy coraz silniej i liczniej wykorzystują je nie tyle dla samego udziału w zawodach, ile prób rekordów. W tym roku afrykańskie mistrzostwa zgromadziły 52 pilotów, którzy dysponowali 35 szybowcami. Zwyciężył szybownik z NRF Rudi Lindner na „Phoebusie". Ten sam pilot na tejże maszynie wygrał następnie mistrzostwa NRF w klasie standard.

Na nic tu zachwyty nad warunkami amerykańskimi czy południowo-afrykańskimi. Skutki ich, aż nadto oczywiste, widoczne są i w tabeli i w wykresach 3 oraz 4. Ważniejsze są wnioski, do których realizacji powinniśmy przyłożyć maksimum starań i możliwych nakładów. Na czoło wysuwa się postulat, by zarówno w USA jak i Afryce Płd. startował w mistrzostwach reprezentant Polski. Tegoroczny występ Makuli potwierdził, że nie jest to niemożliwe. I koszty nie tak znowu wielkie, a korzyści reklamowe (gdyby tak jeszcze wytwórnia lepiej przygotowała „Fokę") i sportowe ogromne. Obecnie, kiedy kilku czołowych szybowników jest pracownikami PLL LOT i ma możliwości korzystania z bezpłatnych biletów pracowniczych, należy, wspólnym staraniem Aeroklubu PRL i Motoimportu, zwiększyć liczbę i zasięg wyjazdów reklamowo-sportowych.

Tym bardziej, że w USA na przykład latają lepiej niż u nas. Widać to na wykresach nr 1 i 2. Pierwszy przedstawia (z pewnym uproszczeniem), procentowy spadek liczby punktów dalszych pilotów na mistrzostwach poszczególnych krajów. Drugi zaś pokazuje, ile procent punktów możliwych do zdobycia uzyskał mistrz i najlepszy z Polaków startujący w danych zawodach.

Już na pierwszy rzut oka na te wykresy widać, że jesteśmy w tyle. Tak, tak, to smutna prawda. Poziom czołówki (wykres nr 1) nie



Na międzynarodowych zawodach szybowcowych w Orle (ZSRR) finiszuje radziecki A-15. Foto: J. Pomianowski

Rolf Spänig, mistrz NRF w klasie otwartej. Zwyciężył na szybowcu BS-1

Foto: „Deutscher Aerokurier"

W zamieszczonej obok tabelce postaraliśmy się zebrać dostępne dane z mistrzostw i międzynarodowych zawodów szybowcowych, które odbyły się w bieżącym roku. Dane te pozwalają na dokonanie pewnych analiz, porównań.

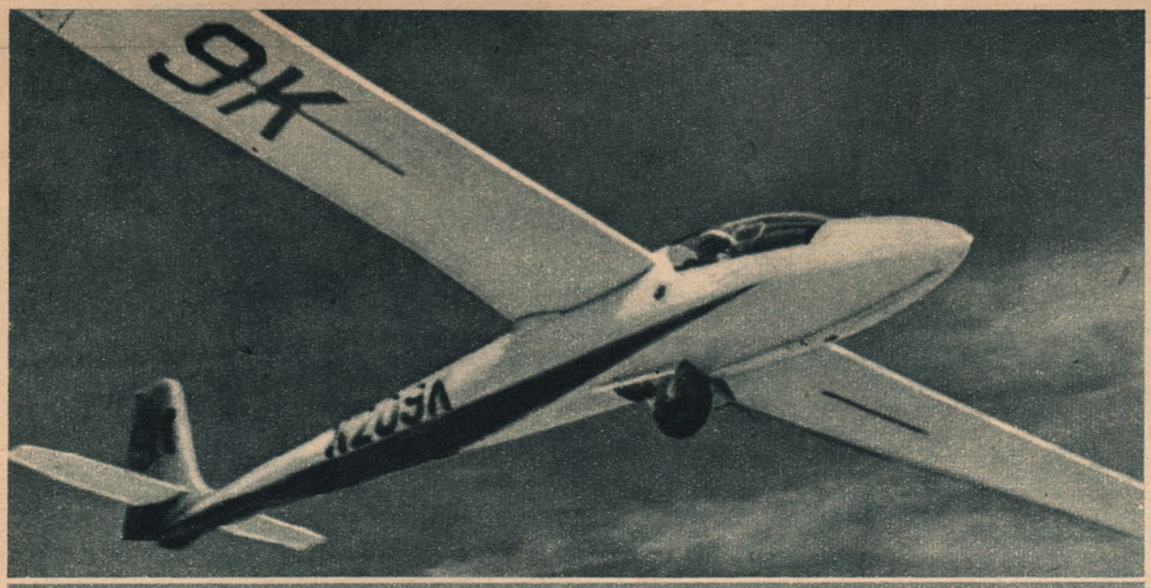
Przyjmuje się na ogół, że w zawodach szybowcowych najważniejsze są warunki atmosferyczne, prędkości i zasięg wznoszeń, długotrwałość ich występowania w ciągu dnia. Jeśli popatrzymy z tego punktu widzenia na wyniki mistrzostw 1966 roku, to zdecydowanie na czoło wysuwają się imprezy pozaeuropejskie — w Afryce Południowej i Stanach Zjednoczonych.

W obu tych krajach występowały w okresie mistrzostw wznoszenia rzędu 10 m/sek, sięgając — na fali lub nawet do podstawy cumulusów — do wysokości kilku tysięcy metrów. Nic dziwnego, że konkurencje w takich warunkach sięgały ponad 600 kilometrów, a uzyskiwane prędkości wahały się około 100 km/h.

O ile mamy bliższe informacje z USA, gdzie startował nasz mistrz Edward Makula, to niezwykle atrak-

PRZEGLĄD MISTRZOSTW SZYBOWCOWYCH

Kraj	Kategoria	liczba uczestników	liczba konkurencji	czas trwania (dni)	najdłuższa konkurencja km	najlepsza prędkość km/h	Zwycięzca	Szybowiec zwycięzcy
	I liga	35	7	14	483	71,4	Edward Makula	„Foka"
Polska	II liga	24	8	14	334	106,8	Tadeusz Dziuba	„Mucha S"
	—	38	7	14	486	98,1	Milan Svoboda	Orlik
Czechosłowacja	—	22	5	14		98	St. Kiendałow	„Kometa-St. III"
Bułgaria	międzynar.	15	7	12	383	79,88	Kazimierz Gorzkiewicz (Polska)	„Foka"
Węgry	krajowe	15	7	12			Pal Kovacs	„Mucha S"
ZSRR	otwarta	10	7	10	507	85	Mirosław Królikowski (Polska)	„Zefir-2"
(zawody międz.)	Standard	9	7	10	482,5	71,7	Franciszek Kępka (Polska)	„Foka"
	kobiety	7	7	10	462	71	Marina Afrikanowa (ZSRR)	A-15
Austria	—	35	7	14	529	94,75	Johann Fritz	Libelle
Francja	—	42	5	9	156	70,6	J. Cartry	Edelweiss
							F. Penaud	Edelweiss
Anglia	—	40	5	10			Ann Burns	SHK
Włochy	—	42	7	10	440,5	78,3	Giorgio Orsi	SHK
NRF	otwarta	15	10	12	382,3	84,5	Rolf Spänig	BS-1
	Standard	49	10	22	382,3	80,6	Rudi Lindner	Phoebus
USA	—	65	9	10	720	114	Richard Schreder	HP-14
Argentyna	—	44	7	12	354,5	71,4	Frene	Ka-6 (ze współcz.)
Nowa Zelandia	—	18	4	8	492,5	70	Peter Heginbotham	Ka-6
Szwajcaria	—	22	7	10	233		Hans Nietlispach	SHK
Afryka Płd.	—	35(52)	12	17	650	107	Ruch Lindner (NRF)	Phoebus
Kanada	—	40	7	10	387	108	Wolf Mix	SH-1



Jeden z uczestników mistrzostw szybowcowych USA, Jerry Morros, na szybowcu „Dart" o rozpiętości 17 metrów. Foto: „Soaring"

wodów międzynarodowych! Obecnie ten problem nabrał nowej mocy. Nie mogą go przesłaniać indywidualne sukcesy odniesione przez naszych pilotów w zawodach za granicą.

Wydaje mi się, że „Skrzydlata" i trener kadry narodowej są ciągle jeszcze zbyt osamotnieni, a ich postulaty nie docierają do właściwych osób i instytucji, kiedy walczą o zwiększenie wymiany pilotów szybowcowych z zagranicą. Oto na przykład nie doceniana u nas Austria przeprowadziła w tym roku bardzo ciekawe mistrzostwa. Między innymi dwukrotnie rozegrano prędkościowy (!) przelot docelowo-powrotny długości 529 km. To ewentualny rynek zbytu na nasze szybowce (w mistrzostwach nie było ani jednego). Z pewnością łatwo byłoby zorganizować z austriackimi szybownikami wymienny udział w mistrzostwach.

Wbrew oczekiwaniom wyniki tegorocznych mistrzostw Francji były bardzo mierne. Jedynym ewenementem było „podwójne" mistrzostwo. Dwóch pilotów zdobyło co do punkta jednakową liczbę. Ale i tu

jest zależny od warunków pogodowych. Wszystkim bowiem zawodnikom jest jednakowo łatwo czy trudno. Bezkonkurencyjni są tu szybownicy zachodnioniemieccy. Na mistrzostwa NRF powinniśmy zwrócić szczególną uwagę. W tym kraju produkuje się, i to seryjnie, szybowce z tworzyw sztucznych. Doskonałość tych maszyn sięga 40 w klasie standard i 45 w otwartej. Liczby bardzo nas niepokojące. Na dotychczasowych mistrzostwach świata piloci NRF byli naszymi najgroźniejszymi konkurentami (Haase, Huth, Spänig). W świetle tych faktów szczególnego znaczenia nabiera przedstawiony na wykresie najrówniejszy na świecie poziom czołówki.

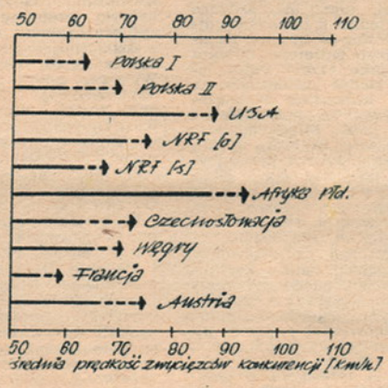
Mistrzostwa NRF odbyły się w dwóch klasach. W otwartej startowało 15 pilotów, w standard 49. W sumie blisko dwa razy tyle, co w mistrzostwach Polski. A teraz porównajmy wyniki. To, że jesteśmy gorsi w średniej długości konkurencji i prędkości zwycięzców konkurencji, można próbować tłumaczyć słabszymi warunkami, choć mistrzostwa NRF i Polski odbywały się mniej więcej w jednym czasie i na tym samym kontynencie. Ale przeanalizujmy wyniki. Mistrz Polski zdobył 88% punktów możliwych do zdobycia, mistrzowie NRF odpowiednio (otwarta i standard) 96,5% i 95,3%. Piąty z rzędu zawodnik — a więc ścisła czołówka — zdobył w Polsce — 85,5% punktów zwycięzcy, a w NRF — 93,5% oraz 97% (!). Piloci zamykający pierwszą dziesiątkę uzyskali, w stosunku do mistrzów, w Polsce — 72,5%, a w NRF — 82% i 91,5%. Piętnasty z kolei zawodnik wywalczył w Polsce — 64% punktów, a w NRF — 87%. Przypominam, że procenty punktów dalszych zawodników liczone są w stosunku do zwycięzcy, czyli w stosunku do punktów możliwych w ogóle do zdobycia, wyniki te są dla pilotów zachodnioniemieckich jeszcze korzystniejsze. Porównanie z II ligą byłoby jeszcze smutniejsze. A przecież suma uczestników SMP i II ligi jest mniejsza niż liczba zawodników mistrzostw NRF.

Warto, by liczby te wzięli sobie do serca działacze i piloci szybowcowi. Tym bardziej, że nauk z mistrzostw NRF wypływa więcej. Ot, choćby w sprawach regulaminowych. W NRF na przykład w punktacji uwzględniony jest współczynnik dnia i dawno w tym kraju odeszło się od żelaznej zasady 1 000 punktów za każdą konkurencję. Trzeba tu dodać, że w znacznej większości mistrzostw szybowcowych obowiązuje sztywna zasada tysiąca punktów za konkurencję. Prowadzi to do takich nonsensów, że w Nowej Zelandii premię taką otrzymał triumfator dnia, który przeleciał... 37 km.

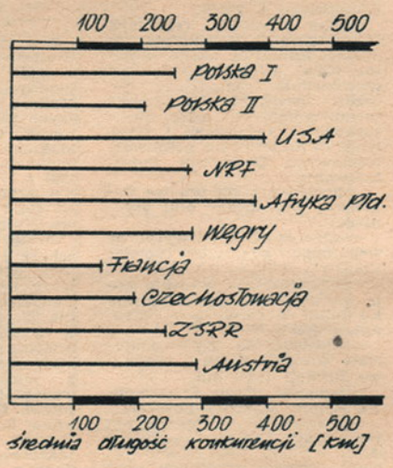
Chyba bliskie prawdy jest twierdzenie, że przyczyną, która spowodowała małą stosunkowo zdobycz punktową mistrza Polski, jest nastawienie regulaminu na latanie optymalne, raczej defensywne. Tak, tak, ofensywnie na naszych mistrzostwach zazwyczaj się nie lata. Obrazuje to doskonale wykres nr 2. Gorszy (procentowo oczywiście) wynik od naszego mistrza miał tylko triumfator mistrzostw Argentyny i zwycięzca drugiej ligi. To mówi samo za siebie. Bo nikt nie traktuje argentyńskiego szybownictwa zbyt poważnie.

Mistrzem ofensywnego latania jest u nas Jan Wróblewski. Zmuszony okolicznościami — z najlepszej strony pokazał się w tej mierze Franciszek Kępka w Orle. Dokonał on tam niezwykłego wyczynu zbliżając się tuż, tuż do zaczarowanej granicy 100% punktów możliwych do zdobycia. Doskonale też wypadł tam — w oparciu o współpracę i konkurencję z Wróblewskim — zwycięzca klasy otwartej Mirosław Królikowski.

Jedno jest pewne. Dziś, przeciętnie rzecz biorąc, zawody szybowcowe można wygrać, jeśli uzyska się około 93% punktów możliwych



Wykres 3

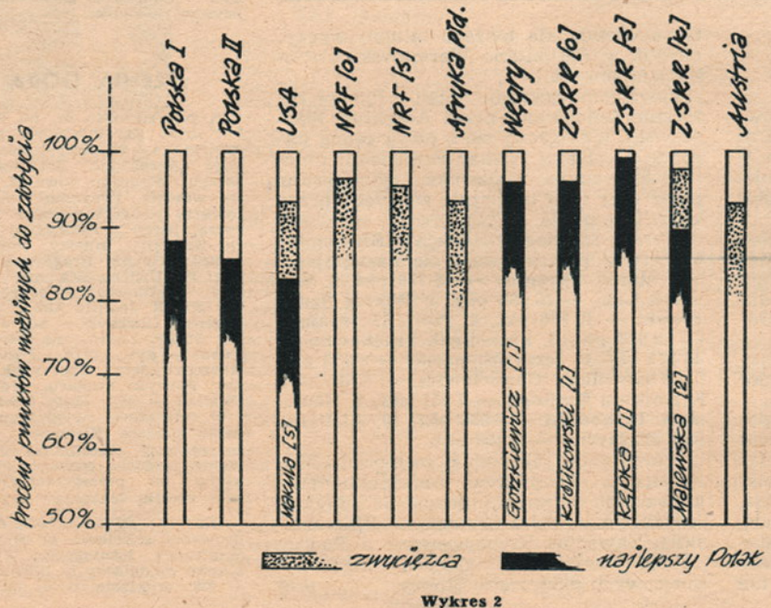


Wykres 4

do zdobycia. Właśnie tyle wystarczyło do zwycięstwa Kazimierzowi Gorzkiewiczowi w międzynarodowych mistrzostwach Węgier. Trzeba dołożyć starań, by i nasi mistrzowie dochodzili do tej granicy.

Druga i jeszcze chyba istotniejsza sprawa to wyrównanie poziomu uczestników mistrzostw. Oceniając mistrzostwa Polski, krytykowałem nierówny ich poziom. Nie znałem wtedy jeszcze wyników innych zaprzyjmowano kiedyś naszych pilotów. Czemu można o tym pisać tylko w czasie przeszłym? Podobnie mistrzostwa w Anglii i Włoszech odbyły się bez naszego udziału. Obecnie jest idealny okres do nawiązania w tych sprawach rozmów, korespondencji. Podjęcia odpowiednich decyzji. Czekamy na nie. Więcej. Wymaga ich przyszłość i dobro naszego szybownictwa.

JERZY POMIANOWSKI



Wykres 2

Rewelacyjny szybownik z Orła — Franciszek Kępka (Polska) — uzyskał tam ponad 98% punktów możliwych do zdobycia

Foto: St. Jaśko

AEROKLUBY

KIELCE

13 listopada br. w Kielcach obradował pierwszy w kraju sejmik lotniczy ZMW. Dotychczas problematyka ta w środowisku wiejskim nie była znana szerszemu ogółowi młodzieży. Współorganizatorem sejmiku był Aeroklub Kielecki, który pragnie wyjść szeroko z problematyką lotniczą do młodzieży wiejskiej. Z ust dyskutujących padło wiele ciekawych i konkretnych propozycji w zakresie form popularyzacji lotnictwa wśród tej młodzieży. Osobną sprawą była aktywizacja młodzieży Rolniczych Szkół Średnich. W ramach politechnizacji słusznym wydaje się zainteresowanie młodzieży medolarstwem. Tematykę lotniczą należałoby rozpropagować w piśmie młodzieżowym „Zarzewie", a każde koło wiejskie zobowiązać do stałej prenumeraty „Skrzydlatej Polski".

Podsumowując, trzeba stwierdzić, że sejmik jest poważnym krokiem w kierunku zbliżenia młodzieży wiejskiej do lotnictwa. Wszystkie propozycje wynikłe z dyskusji ujęte zostaną w szczegółowym planie działania Aeroklubu Kieleckiego i ZMW.

Sejmik podjął rezolucję, która brzmi: „W celu popularyzacji lotnictwa wśród społeczeństwa, a w szczególności wychowania młodzieży — przez rozwijanie zamiłowań technicznych, zdobywanie sprawności lotniczych i szkolenie lotnicze — na pełnowartościowych Obywateli Polski Ludowej:

— podpisać stałą umowę dotyczącą współpracy obu organizacji,

— opracować wytyczne wspólnego programu działania,

— zorganizować wiejskie koła lotnicze tam, gdzie istnieją ku temu warunki pod patronatem ZMW,

— przesłać do ZMW materiały propagandowe i treściowe funkcji tych kół,

— powołać Radę Programową Klubu Młodego Lotnika,

— rozważyć możliwości współpracy na terenie wiejskim z LOK, LZS i Kuratorium Okręgu Szkolnego oraz Zarządem Kółek Rolniczych.

Marta Domagała

TORUŃ

W Aeroklubie Pomorskim w Toruniu odbyło się posezonowe zebranie pilotów sekcji szybowcowej, na którym omówiono działalność sekcji, wyniki szkolenia i treningu oraz wyczynu w roku 1966.

Na obozie LPW I stopnia wyszkolono 23 pilotów i 3 poza nurtem LPW. Piloci szybowcowi wylatali ogółem 1390 godzin, w tym za wyciągarką 417, przelecieli 13 570 km, w tym po trasach zamkniętych 7 779 km, zdobywając 106 081 punktów do memoriału Bitnera. Awansowano pilotów do klas: I — 4, II — 3 i III — 10. Złote odznaki zdobyło 3 pilotów, a srebrne pięciu. Nadano 8 uprawnień do lotów szybowcowych w nocy, 9 pilotów przeszkolono na dwuholu. Wykonano 8 przewyższeń ponad 3 000 m, 13 przewyższeń ponad 1000 m i 8 warunków czasowych ponad 5 godzin. Dyskutujący piloci sporo ciepłych słów kierowali pod adresem szefa wyszkolenia Fr. Moskala, któremu sekcja szybowcowa w dużej mierze zawdzięcza swoje wyniki.

Zgodnie z apelem „Skrzydlatej" (nr 44 z dnia 30. X. 1966 r.) w sprawie dokonywania wpłat na zakup Pucharu Pilotów obecni na zebraniu członkowie sekcji jednogłośnie zadeklarowali na ten cel jednorazową składkę w wysokości 20 zł od pracujących i 10 zł od młodzieży szkolnej. Doraźna zbiórka przyniosła sumę 250 zł, którą wpłacono na konto „Fundusz pilotów na nagrody sportowe".

Stanisław Porzych

BIAŁYSTOK

Z inicjatywy Aeroklubu Białostockiego, w dniu 17 listopada br., w Białymstoku przebywał mgr inż. Edward Makula, jeden z najwybitniejszych pilotów w historii światowego szybownictwa. Edward Makula jako trzeci Polak otrzymał Medal Lilienthala za 1965 r. — najwyższe odznaczenie szybowcowe przyznawane co roku przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI).

Serdecznie witany przez Dyrekcję i młodzież szkół średnich dał się poznać również jako doskonały gawędziarz. Pierwsze w tym dniu spotkanie E. Makuli rozpoczęło się w wypełnionej do ostatniego miejsca dużej auli Technikum Mechanicznego. Wszyscy z wielką uwagą słuchali wspomnień wielkiego sportowca. Opowiadał o pracy pilotów komunikacyjnych, sam bowiem pracuje w tym charakterze, i własnych przygodach z lotów na szybowcach.

Równie mile powitano E. Makulę w Technikum Włókienniczym oraz na kolejnym spotkaniu w kawiarni WKZZ na „czwartku ZMS-owskim". Miły gość otrzymał od młodzieży wiele kwiatów, zostawiając w zamian autografy i życzenia pomyślnych wyników w nauce.

Tadeusz Korzonek

CZĘSTOCHOWA

W Aeroklubie Częstochowskim szkolenie lotnicze rozpoczęło kilku młodych ludzi z Radomska. W miarę zdobywania kwalifikacji lotniczych poczęli zastanawiać się, jak spopularyzować lotnictwo na terenie swojego miasta. Rozpoczęli w roku ubiegłym spotkaniami z młodzieżą szkolną, na których wyświetlali filmy, organizowali spotkania lotników wojskowych i szybowników z młodzieżą, pisali wreszcie o lotnictwie do miejscowej prasy.

By jeszcze bardziej zbliżyć do lotnictwa młodzież, założyli koło lotnicze, nad którym patronat roztoczył Zarząd Powiatowy ZMS. Założycielami tej pierwszej lotniczej wyspy na mieście zostali: pil. pil. Cezary Owczarek, Grzegorz Wściubiak, Edward Krzypkowski oraz niżej podpisany. Przewodniczącym wybrano Grzegorza Wściubiaka, uczestnika tegorocznego LWP II st., kandydata do OSL-u.

Plan pracy koła to: wzrost szeregów, nabór kandydatów na podstawowe szkolenie szybowcowe w Aeroklubie Częstochowskim i zorganizowanie zimą Teoretycznego Kursu Szybowcowego.

Włodzimierz Taranek

GDAŃSK

W Aeroklubie Gdańskim nastąpiła zmiana na stanowisku kierownika sekcji szybowcowej. Na miejsce instr. Stanisława Michalczuka, który przeszedł do LOTu, zaangażowany został od dnia 1. X. 1966 r. instr. pil. inż. Kazimierz Gorzkiewicz.

W dniu 20. X. 66 r. odbyło się zebranie sprawozdawczo — wyborcze Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Gdańskiego, na którym ustępujący zarząd złożył szczegółowe sprawozdanie z działalności i osiągnięć sekcji za okres swojej kadencji. Wybrano nowy zarząd Sekcji Szybowcowej. Przewodniczącym został mgr inż. Marek Kochanowski, zastępcą przewodniczącego instr. pil. Zbigniew Luranc, skarbnikiem mgr inż. Olgierd Olszewski, sekretarzem inż. Kazimierz Gorzkiewicz.

W październiku br. szkolenie podstawowe za wyciągarką ukończyli: Barbara Sojka i Tadeusz Dyszkiewicz, Ewa Maćkowiak, Alicja Jakubczak, Leszek Drogoś, Tomasz Kaczyński i Tomasz Drwęcki uzyskali uprawnienia do lotów za samolotem, natomiast Andrzej Nejman do lotów z pasażerem.

Sekcja Szybowcowa AG w ramach pracy społecznej wykonała instalację elektryczną, naprawiła wieszak, założyła story, kotarę dźwiękochłonną i wykonała dekoracje w świetlicy klubowej, w której systematycznie w czwartki od godz. 16 odbywają się spotkania towarzyskie pilotów i sympatyków lotnictwa. Na kolejnym czwartku w dniu 24. XI. 1966 r., dzięki mgr. inż. Andrzejowi Grono, odbył się koncert muzyki stereofonicznej. Ponadto inż. Stanisław Kostka wyświetlił amatorskie filmy kolorowe z II Szybowcowych Mistrzostw Polski Kobiet i V Samolotowych Mistrzostw Aeroklubu Gdańskiego.

Sekcja Spadochronowa i Sekcja Szybowcowa AG nawiązały współpracę z KW ZMS, uzgadniając wstępnie zorganizowanie w okresie wakacyjnym wspólnego obozu członków ZMS ze spadochroniarzami i szybownikami Aeroklubu Gdańskiego. W ramach współpracy na zebraniu terenowych władz ZMS została przeprowadzona prelekcja o spadochroniarstwie i szybownictwie, które przeprowadzili: Antonina Chmielarczyk i Kazimierz Gorzkiewicz.

KW ZMS ufundował puchar przechodni dla zwycięzcy Całorocznych Zawodów Szybowcowych AG, którym został po raz czwarty Marek Kochanowski. Pierwszy puchar ufundowany przez KM ZMS zdobył na własność w roku 1965 Marek Kochanowski. Warto dodać, że kolejne miejsca w tegorocznych CZSzyb. AG zdobyli: 2. Leszek Dubowik, 3. Andrzej Gawlik.

(KG)

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

mgr
KAZIMIERZ GÓRALEWICZ

Działalność lotniczą rozpoczął w gimnazjum jako aktywista społeczny LOPP. W roku 1928, jako student, należy do grupy entuzjastów lotnictwa wśród młodzieży akademickiej, która organizuje Akademicki Aeroklub w Poznaniu. W rok później zostaje pilotem samolotowym. W 1930 r. bierze udział wraz z pil. Skrzypińskim w III Krajowym Konkursie Lotniczym (na RWD 2), zajmując 1 miejsce. Służbę wojskową odbył w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po wyzwoleniu angażuje się z powrotem w życiu lotniczym Poznania. Obecnie pełni funkcje przewodniczącego Komisji Rewizyjnej Aeroklubu Poznańskiego.

mgr inż.
ZDZISŁAW REGUŁA

Działalność lotniczą rozpoczął w Aeroklubie Poznańskim w roku 1947; pilotem szybowcowym został w 1949 r., skoczkiem spadochronowym — w roku 1951, a pilotem samolotowym w roku 1953. Udziela się czynnie w lotnictwie sportowym. Pełni różne funkcje we władzach Aeroklubu Poznańskiego, pracuje w nim społecznie, m. in. jako instruktor spadochronowy. Od 1957 roku należy do władz naczelnych lotnictwa sportowego, jest przewodniczącym Głównej Komisji Rewizyjnej APRL, a obecnie członkiem tejże komisji. W Aeroklubie Poznańskim pełni obecnie funkcje kierownika Sekcji Samolotowej.

JELENIA GÓRA

30 października br. na Walnym Zgromadzeniu podsumowano 20-letnią działalność Aeroklubu Jeleniogórskiego. Wybrano również nowe władze. Prezesem po raz czwarty został Władysław Kuczera, jeden z założycieli AJ. Do Zarządu między innymi weszli: Teodor Pragłowski — dyr. PP Uzdrowiska, mgr Maciej Szatkowski — sekretarz KP PZPR Jelenia Góra, mgr Zdzisław Jurczyk — sekretarz KP PZPR Lubin, inż. Maciej Tabat — dyr. tech. Fabryki Narzędzi, Jerzy Czerwiński — dyr. Fabryki Papieru, Jakub Filipiak — dyr. Huty Szkła.

W referatach wygłoszonych przez prezesa Kuczerę i wiceprezesa T. Kaczmarka omówiono historię rozwoju aeroklubu na przestrzeni 20 lat oraz wyniki bieżącego sezonu.

SEKCJA MODELARSKA — prowadzi szkolenie w 20 modelarniach lotniczych. Wyszkolono modelarzy w klasie III — 332, w klasie II — 131, w klasie I — 89, w grupie wyczynowej skupiono 15 modelarzy, zorganizowano szereg zawodów modelarskich. Sekcja propagandowa posiada 23 koła lotnicze zrzeszające 704 członków oraz bierze aktywny udział w imprezach aeroklubu.

SEKCJA SZYBOWCOWA liczy 105 aktywnych pilotów. Podstawowo w nurcie LPW wyszkolono 19 pilotów oraz dla potrzeb własnych 3 pilotów. II klasę pilota szybowcowego uzyskało 10 pilotów, srebrnych odznak szybowcowych uzyskano 7. Do klasy I wyszkolono 3 pilotów.

Ogólnie na szybowcach wylatano w br. 2 739 godzin przy wykorzystaniu 658 godzin resursu samolotowego. Ogółem szybownicy przelecieli 23 827 km uzyskując 107 841 pkt. w memoriale R. Bitnera.

Aeroklubowy Ośrodek Szybowcowy w Jeżowie Sudeckim szkolił w br. oprócz pilotów polskich, pilotów zagranicznych z Anglii, Francji, Szwecji, Finlandii, Danii, NRD, Węgier, Jugosławii i Wenezueli, którzy za swe loty wpłacili na konto APRL ponad 2 000 dolarów. Przez Ośrodek przewinęło się 235 pilotów, którzy wylatali na szybowcach 1 818 godzin i przelecieli 14 146 km. W akcji falowej uzyskano 29 przewyższeń 3 000 m, dopełniając 25 złotych odznak. Diamentowych przewyższeń ponad 5 000 uzyskali piloci 44, dopełniając 12 odznak diamentowych.

SEKCJA SPADOCHRONOWA liczy 36 członków, którzy w br. wykonali 863 skoki. Dla WPD wyszkolono 10 skoczków, do klasy III — 15, do licencji przygotowano 8. Skupiono w grupie wyczynowej 13 skoczków.

SEKCJA SAMOLOTOWA — skupia 23 członków. Przerobiono w bieżącym roku 19 nowych zadań programowych, nadając 3 klasy trzecie oraz 2 pierwsze. Ogółem piloci sekcji wylatali na trening, szkolenie, holowanie i inne loty usługowe 1 082 godziny.

Stefan Różycki

MEMORIAŁ SŁAWOMIRA MAKARUKA

W III Warszawskich Zawodach Szybowcowych o memoriał Sławomira Makaruka, rozegranych w 1966 r, startowało 34 pilotów. Zdobyli oni łącznie 168 990 punktów na ogólną sumę 278 207 punktów zdobytych przez Aeroklub Warszawski.

Przypominamy, że w zawodach, które trwają cały sezon letni, startować mogą tylko piloci, członkowie Aeroklubu Warszawskiego. Liczą się tylko wyczyny dokonane po starcie z lotniska tego aeroklubu. Punktacja, którą objęte są cztery najlepsze wyniki w czterech różnych konkurencjach, oparta jest na zasadzie memoriału R. Bitnera.

W zawodach zwyciężył młody pilot, posiadacz diamentowej odznaki szybowcowej, zdobytej w br., Marek Skromny. Zdobył on rekordową w tych zawodach ilość — 16 779 pkt, co daje dobrą przeciętną, prawie 4 200 pkt za jedną konkurencję. Pozostali piloci czołówki memoriału Makaruka też mają na swych kontach pokaźne ilości punktów, co dobrze świadczy nie tylko o nich, ale także o lataniu wyczynowym w Aeroklubie Warszawskim w ostatnim sezonie.

Zawody rozgrywane dotąd o Puchar corocznie fundowany przez Aeroklub Warszawski, wzbogaciły się o nową cenną nagrodę — piękny Puchar Przechodni imienia Sławomira Makaruka, ufundowany przez ojca tego tragicznie zmarłego przed kilku laty pilota.

Wyniki trzeciego memoriału Sławomira Makaruka przedstawiają się następująco:

1. Marek Skromny — 16 779 pkt, 2. Ryszard Leja — 15 453 pkt, 3. Wiktor Sznurowski — 13 085 pkt, 4. Piotr Szczepański — 12 942 pkt, 5. Franciszek Szachewicz — 11 271 pkt, 6. Jerzy Michalski — 9 255 pkt, 7. Włodzimierz Chmielewicz — 8 615 pkt, 8. Andrzej Kmiotek — 7 157 pkt, 9. Stanisław Targowski — 6 950 pkt, 10. Aleksander Murawski — 6 846 pkt.

Warto dodać, że wyniki memoriału Makaruka są dla pilotów Aeroklubu Warszawskiego jedyną eliminacją do odbywających się w roku następnym Warszawskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Życia Warszawy", mających rangę szybowcowych mistrzostw Stolicy. **(kh)**

Z lewej: Ogólny widok sali operacyjnej warszawskiego ośrodka SITA.

SITA w WARSZAWIE

OD kilku już lat skrót SITA wszedł na stałe do terminologii lotniczej. Wiele osób posługując się nim nie wie nawet, jaką dokładnie treść kryje w sobie ten symbol, wiedząc tylko, że oznacza to łączność lotniczą. Wydaje się zatem, że najwyższy czas, aby SITA została „zdekonspirowana".

Zacznijmy więc od samego skrótu, którego pełna nazwa w języku francuskim brzmi: „SOCIETE INTERNATIONALE DE TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES", co w przekładzie na polski oznacza „Międzynarodowe Towarzystwo Łączności Lotniczej". Zadaniem jego jest organizowanie łączności lotniczej przewodowej (dalekopisowej) dla towarzystw lotniczych, zajmujących się przewozem pasażerów i towarów. Aby to zadanie wykonać, SITA musi posiadać niezależną własną sieć łączności dalekopisowej, działającej obok istniejącej sieci teleksowej pocztowej i państwowej sieci lotniczej tzw. „AFTN" [1]), której istnienie jest uregulowane przepisami ICAO.

Sieć SITA obejmuje przede wszystkim całą Europę i Bliski Wschód, częściowo Afrykę, Daleki Wschód i Australię wraz z Ameryką Północną. Obszar Ameryki Północnej objęty jest siecią prywatną towarzystw lotniczych członków ATA [2]) i dopiero od przyszłego roku SITA zamierza połączyć bezpośrednim obwodem USA z Europą, a konkretnie Nowy Jork z Frankfurtem nad Menem, w celu wyeliminowania pośrednictwa prywatnych linii (notabene bardzo kosztownych).

Centrala organizacji SITA znajduje się w Paryżu, gdzie mieści się dyrekcja i potężne, półautomatyczne centrum. Centrum połączone jest z najważniejszymi regionalnymi ośrodkami przekazywania ruchu depesz. Maksymalna możliwości obwodów przesyłania wynosi 80 linii w układzie „DUPLEX" [3]) i „SIMPLEX" [4]). Ilość jak i rodzaj obwodu są limitowane wielkością ruchu na danym kierunku. Na przykład między Paryżem i Londynem istnieją 4 niezależne obwody duplexowe.

Ośrodek SITA w Warszawie jest, oczywiście, znacznie skromniej wyposażony. Posiadamy dwa obwody duplexowe międzynarodowe, a mianowicie z Frankfurtem nad Menem i Pragą. Przez te dwa kanały łączności wysyłane są i przyjmowane depesze zgodne z procedurą operacyjną, które określa, jakie adresy winny być kierowane na dane obwody przesyłania. Połączenie Warszawy z Frankfurtem nad Menem, dzięki pełnej automatyzacji i zainstalowaniu urządzeń elektronowych typu UNTIVAC-418 we Frankfurcie, stało się obecnie nowoczesnym i szybkim środkiem przekazywania depesz. Depesza lotnicza wysyłana z ośrodka warszawskiego dotrze w ciągu kilku minut do adresata w Londynie, Paryżu i innych odległych stolicach. Przedtem depesza musiała pokonać te same odległości w czasie od 1—2 godzin.

Niezależnie od istniejących międzynarodowych obwodów, tzw. łącz sztywnych[5]), ośrodek warszawski posiada lokalne łącza sztywne, łączące na przykład lotnisko Okęcie z centralnym bookingiem LOTu. Biuro miejskie może natychmiast przekazać za pomocą tego obwodu dalekopisowego depesze do adresata na całym świecie, bez potrzeby używania połączenia przez pocztową sieć teleksową. Takie łącza są zainstalowane tam, gdzie ruch depesz uzasadnia taką inwestycję. Aby łącze takie stało się opłacalne, musi pracować 6—10 godzin na dobę. Natomiast tam, gdzie pracuje mniej, istnienie takich łącz może być tylko uzasadnione względami operacyjno-eksploatacyjnymi. Do adresatów, którymi są służby danego towarzystwa lotniczego, a do których ruch jest niewielki (np. 20—25 depesz dziennie), wysyła się depesze via teleks, o ile takowy adresat posiada. Adresaci, którzy nie posiadają żadnego urządzenia dalekopisowego, otrzymują depesze odręcznie, co po angielsku określa się jako „hand delivery".

W sumie ośrodek warszawski posiada 2 obwody międzynarodowe, 5 obwodów lokalnych, w tym 3 duplexowe i 4 simplexowe. Ponadto istnieje jeden obwód konferencyjny i 2 aparaty w relacji teleks.

Ta ilość połączeń w zasadzie zaspokaja potrzeby PLL LOT jak i towarzystw lotniczych mających swe interesy z Warszawą. Obecnie jednak nasilający się ruch lotniczy przechodzący przez Warszawę, a co za tym idzie wzrastający ruch depesz handlowych, operacyjnych i rezerwacyjnych — zmusza do zmiany konfiguracji połączeń i instalowania nowych obwodów. To jednak stanowi już odrębny temat.

Chciałbym jeszcze kilka słów o samej procedurze nadawania i redagowania depesz. Tak jak każdy system łączności musi być znormalizowany, tak i SITA ustaliła odpowiednią procedurę, polegającą na ustaleniu ścisłego początku i zakończenia depeszy. Tekst może być dowolny z wyłączeniem znaków zastrzeżonych, z tym, że zalecane jest stosowanie skrótów słów, tzw. „abbreviations". Następnie ustalona jest kolejność przesyłania depeszy zależnie od ważności. NP. cecha „QU" oznacza pierwszeństwo, a cecha „QD" — że depesza może być wysłana w dalszej kolejności, co określają przepisy. Również w sekwencji adresowej nie używa się pełnych nazw jednostek, tylko skróty oparte na kodach handlowych, ustalonych przez IATA. Np. oddział obsługi pasażerów PLL LOT, znajdujący się na Okęciu, posiada adres WAWEPLO. Pierwsze trzy litery oznaczają miejscowość, czwarta i piąta oznacza służbę danego towarzystwa, a szósta i siódma skrót nazwy towarzystwa lotniczego. W sumie depesza, redagowana zgodnie z procedurą, stanowi dla niewtajemniczonych szyfr nie do zrozumienia. Dzięki zastosowaniu perforatorów i automatycznych nadajników, każda depesza może być przyjęta i przekazana na inny obwód, bez potrzeby przepisywania jej na kopiarce. Ośrodek SITA obecnie eksploatuje nowoczesny sprzęt typu „SIEMENS T-100".

Według zasad statutowych SITA, członkiem tej organizacji może być każde towarzystwo lotnicze, które płaci minimum jeden udział i zagwarantuje, że będzie partycypowało w wydatkach, poniesionych w związku z przesyłaniem depesz danego towarzystwa proporcjonalnie do wielkości tego ruchu depesz. W celu niedopuszczenia do zmonopolizowania SITA przez jedno towarzystwo ustalono, że dane towarzystwo nie może posiadać więcej jak 20 procent kapitału. Natomiast jeśli dzięki wzrastającemu ruchowi depesz towarzystwo osiągnie 50 udziałów, to może ono wyznaczyć do władz SITA swego przedstawiciela. Również dopuszcza się łączenie udziałów towarzystw mniejszych tak, aby mogły być razem reprezentowane we władzach przez wspólnego przedstawiciela, o ile łączna suma udziałów osiągnie 50. Taki przedstawiciel, działając na zlecenie towarzystw, które reprezentuje, może wpływać na politykę SITA zgodnie z interesem tych towarzystw.

Najwyższą władzą SITA jest doroczne Walne Zgromadzenie towarzystw udziałowców. Walne Zgromadzenie zatwierdza budżet, inwestycje i ogólną politykę dyrekcji SITA, jako aparatu wykonawczego. Ponieważ SITA nie zakłada dochodów ani zysków swej działalności, preliminaż roczny musi być rozliczony na zero, tj. wydatki muszą równać się wpływom. Każde towarzystwo ma prawo do wycofania się z członkostwa, wycofując jednocześnie swoje udziały. Oczywiście po obustronnym rozliczeniu wzajemnych należności.

Tak więc w bardzo ogólnym zarysie wygląda organizacja SITA i jej mechanika działania. W krajach kapitalistycznych ośrodki SITA są w zasadzie bezpośrednio administrowane przez tę organizację. Taki układ wynika z odpowiednich ustaleń międzynarodowych IATA i różnicy stref walutowych. Dlatego też prawidłowe funkcjonowanie ośrodków SITA i ich rozwój w poważnym stopniu wpływają na usprawnienie łączności lotniczej jak i zmniejszenie wydatków dewizowych.

Kończąc, należy podkreślić, że temat jest bardzo obszerny i każde z poruszonych tu zagadnień mogłoby stanowić oddzielne opracowanie. Tym niemniej chciałem w ten sposób wyjaśnić „tajniki" działania organizacji SITA, jak również zapoczątkować wymianę poglądów i informacji na ten interesujący temat wśród zainteresowanych.

JERZY WOSZCZYŃSKI

[1]) AFTIN — stała lotnicza (państwowa) sieć łączności dalekopisowej.
[2]) ATA — zrzeszenie towarzystw lotniczych amerykańskich — odpowiednik europejskiego IATA.
[3]) DUPLEX — dwustronne, jednoczesne nadawanie i przyjmowanie na dwóch aparatach.
[4]) SIMPLEX — nadawanie i odbiór na jednym aparacie.
[5]) Łącze sztywne — obwód łączący dwa stanowiska dalekopisowe bez możliwości wejścia na sieć pocztową telex.

Stanowisko dalekopisowe z nadajnikiem automatycznym.

• SATURN - V •

Rakieta księżycowa „Saturn-V" znajduje się aktualnie w budowie i służyć ma jako pojazd nośny dla trzyosobowego statku „Apollo" oraz księżycowego zespołu wyprawowego i bazy lądującej. W związku ze zbliżającymi się w roku przyszłym (1967) próbami całego programu „Apollo" podajemy obok rysunki, umożliwiające zapoznanie się z konstrukcją tej interesującej rakiety.

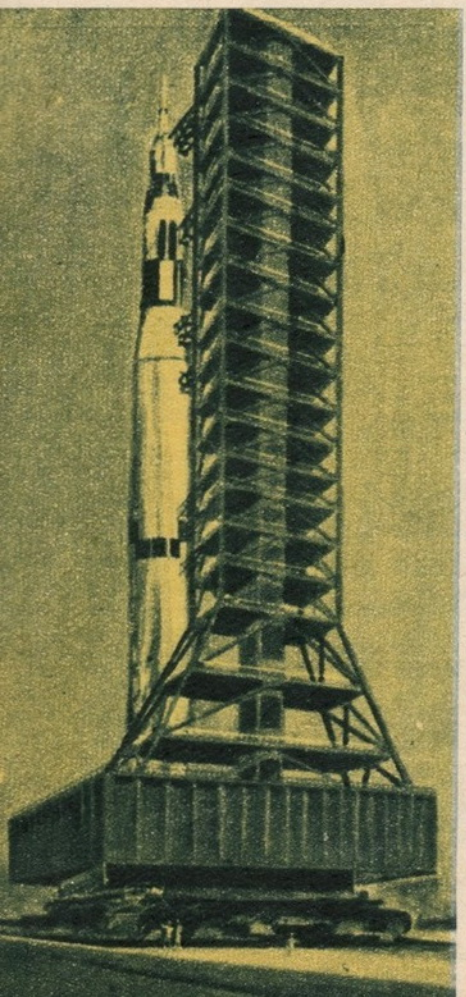
A — stopień pierwszy „Saturn-V" S-1C

1 — Pięć silników typu F-1 wytwórni Rocketdyne o ciągu 680 Ton, 2 — osłona, 3 — dolny pierścień dyszy, 4 — wspornik silnika, 5 — osłona silników, 6 — usterzenie, 7 — przewód paliwowy, 8 — przewód, 9 — podłużnice, 10 — rakietowe silniki rozcalające, 11 — górny pierścień dyszy, 12 — tunel kablowy, 13—14 — przewody płynnego tlenu, 15 — przewód dla helu, 16 — rozdzielacz helu, 17 — zbiornik paliwowy, 18 — konstrukcja połączenia zbiornika, 19 — przewód dla tlenu, 20 — system przeciwwstrząsowy, 21 — dźwigar krzyżowy dolnego zbiornika, 22 — dźwigar krzyżowy górnego zbiornika, 23—24 — przegrody „uspokajające" przelewanie się paliwa górnego i dolnego zbiornika, 25 — zbiornik helu, 26 — pokrycie, 27 — zbiornik płynnego tlenu, 28 — odpowietrzenie zbiornika, 29 — rozdzielacz, 30 — dźwigar oprzyrządowania, 31 — wlot powietrza chłodzącego.

B — osłona członów, na obwodzie której znajdują się rakiety rozcalające (32).

C — stopień drugi „Saturn-V" S-II

33 — cztery blachy osłony, 34 — pięć silników Rocketdyne J-2 — 91 Ton ciągu, 35 — przegroda cieplna, 36 — zawieszenie silników zewnętrznych, 37 — środkowy dźwigar silników, 38 — szkielet konstrukcji wewnętrznej, 39 — pokrycie dysz silnikowych, 40 — zbiornik płynnego tlenu, 41 — przegroda ciśnieniowa, 42 — otulina cieplna, 43—44 — przewody płynnego tlenu dla silników, 45 — zbiornik płynnego tlenu, 46 — przewód zasilający, 47 — rozdzielacz paliwowy, 48 — sonda kontrolująca zapas paliwa w zbiorniku, 49 — kanał kablowy, 50 — zbiornik paliwa, 51 — przegrody „uspokajające" paliwo, 52 — sonda kontrolna, 53 — górna pokrywa zbiornika, 54 — pokrycie przednie, 55 — rozdzielacz helu, 56 — zbiornik helu, 57 — przewód odpowietrzający, 58 — otwór montażowy.



D — osłona członów, 59 — rakiety rozcalające, 60 — wzmocnienie pokrycia osłony.

E — stopień trzeci „Saturn-V" S-IV B

61 — jeden silnik Rocketdyne J-2 o ciągu 91 Ton, 62 — zbiornik ciśnieniowy, 63 — przewód zasilający płynnego tlenu, 64 — zbiornik płynnego tlenu, 65 — przewód, 66 — zbiornik helu, 67 — silniki pomocnicze, 68 — dysze silników sterujących, 69 — silniki sterujące, 70 — dysze silników sterujących, 71 — zbiornik paliwa, 72 — zbiornik helu, 73 — pokrycie tylne, 74 — sonda kontrolująca ilość paliwa, 75 — zbiornik utleniacza, 76 — przegrody, 77 — pokrywa hermetyczna, 78 — izolacja cieplna, 79 — zbiornik płynnego wodoru, 80 — zbiornik helu, 81 — przewód, 82 — pokrycie izolacyjne, 83 — ścianki zbiornika, 84 — rozdzielacz helu, 85 — przewód odpowietrzający, 86 — hermetyczna pokrywa zbiornika utleniacza, 87 — pierścień otworu montażowego, 88 — osłona przejściowa, 89 — zasobnik oprzyrządowania.

F — człon księżycowy (wyprawowy) LEM

90 — blok systemu lądowania na Księżycu, 91 — amortyzatory podwozia, 92 — golenie, 93 — silnik hamujący, 94 — zbiornik utleniacza, 95 — zbiornik paliwa, 96 — zbiornik tlenu, 97 — blok systemu startowego z Księżyca, 98 — silnik startowy, 99 — właz, 100 — zbiornik paliwa, 101 — zbiornik paliwa dla silników sterujących, 102 — zbiornik utleniacza, 103 — przewody, 104 — zbiornik wody, 105 — zbiornik helu, 106 — zbiornik tlenu, 107 — cztery dysze silników sterujących, 108 — antena, 109 — okna kabiny, 110 — właz, 111 — antena radiolokatora spotkaniowego, 112 — antena obrotowa, 113 — właz.

G — człon wyposażeniowy (silnikowy)

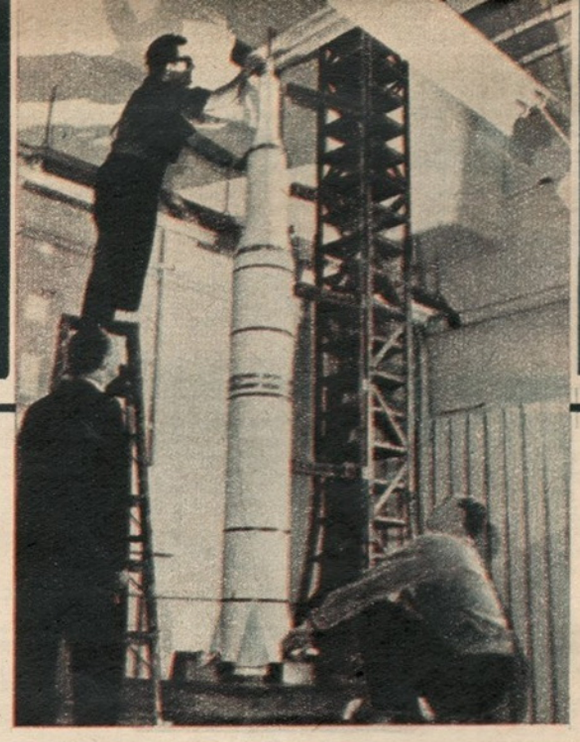
114 — silnik główny typu „Aerojet" o ciągu 10 Ton, 115 — antena radiolokatora spotkaniowego, 116 — antena UKF, 117 — zbiornik paliwa, 118 — zbiornik utleniacza, 119 — obudowa zbiorników, 120 — zbiorniki, 121 — cztery dysze, 122 — otwory montażowe, 123 — ramy konstrukcji wewnętrznej, 124 — system ryglowy połączenia ze statkiem „Apollo".

H — statek kosmiczny „Apollo" 125 — osłona cieplna, 126 — ścianki wewnętrzne, 127 — pokrycie, 128 — okna, 129 — właz, 130 — klapa włazu do tunelu łącznikowego, 131 — wyposażenie do lądowania na Ziemi, 132 — odrzucana osłona stożkowa.

I Wieża ratownicza

133 — osłona dla rakiety startowej, 134 — połączenia szybko rozłączalne, 135 — konstrukcja kratowa, 136 — dysze silnika ratowniczego, 137 — zbiornik paliwa, 138 — dysze silnika oddzielającego wieżę, 139 — silnik rozcalający, 140 — dysze silnika o prostopadłym wektorze ciągu, 141 — skrzydełko ustateczniające (wysunięte), 142 — stożek ochronny i system kontroli kąta natarcia. (ip)

RAKIETA KSIĘŻYCOWA



AVIATION Magazine international

A

B

C

D

E

F

G

H

I

DESSINS DE JACQUES TIZIOU

NA ZIEMI W POWIETRZU W KOSMOSIE

O tym, jak wielkie jest wnętrze kabiny pasażerskiej budowanego obecnie w USA samolotu pasażerskiego Boeing-747, niech świadczy powyższe zdjęcie. Widzimy na nim czternaście stewardess, które będą miały urwanie głowy podczas obsługi istnej armii pasażerów odbywających podróż na pokładzie tego giganta.

SPORT SAMOLOTOWY

● **W zawodach** o „Puchar Pierre Marcheix", przeznaczonych dla młodych pilotów (do 21 lat), wzięli udział piloci dwóch aeroklubów francuskich: Les Ailes Tourangelles i Aero-Club de Touraine. Zwyciężył Jean Claude Turgis. Trzecie miejsce zajęła kobieta — Marie Buron, zaś piąte — Polak z pochodzenia J. Niewiadomski.

● **W Locarno** (Szwajcaria), jak co roku, odbyły się ciekawe mistrzostwa: w dokładności lądowania w prostokącie 120x30 m i w celności zrzutu meldunku z wysokości 50 m. W dokładności lądowania zwyciężył Italo Marozza, w zrzutach meldunków — Giuseppe Scossa.

● **Mistrz NRD** w akrobacji samolotowej, Peter Kahle, który na mistrzostwach Węgier zajął trzecie miejsce, otrzymał z rąk dowódcy węgierskiego lotnictwa piękny model myśliwca MiG-21, przeznaczony dla zawodnika walczącego najbardziej „fair".

● **Rajd** samolotowy dla kobiet zorganizowano w NRF, w Eddesse koło Peine. Udział w rajdzie wzięło 13 załóg, zaś program zawodów przewidywał loty na punktualność, nawigacyjne i dokładność lądowania.

● **FAI** zatwierdziła w dniu 26 października br. 23 rekordy międzynarodowe, ustanowione na lekkim śmigłowcu obserwacyjnym Hughes OH-6A, w tym prędkość maksymalną 277 km/h w locie prostym i odległość 3 561 km w locie na odległość.

SPORT SPADOCHRONOWY

● **Mistrzem** Francji na rok 1966 został Jacques Rode, zaś mistrzynią Francji — Nicole Bera. Mistrzostwa rozegrane zostały w Vichy (17—25 IX 1966) z udziałem skoczków amerykańskich. W ramach mistrzostw rozegrany został jednoczcśnie mecz Francja — USA, w którym w klasyfikacji drużynowej zwyciężyła Francja, zaś w klasyfikacji indywidualnej — Amerykanie.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Linia** powietrzna Nowy Jork — Moskwa, której uruchomienie nastąpić ma na wiosnę przyszłego roku, będzie drugim z kolei połączeniem ZSRR z kontynentem północnoamerykańskim, po oddanym już do użytku w listopadzie br. szlaku Montreal — Moskwa. Samoloty na trasie Montreal — Moskwa zatrzymują się na 45 minut w Kopenhadze.

● **Towarzystwo** „Air India" wyliczyło, iż na trasie Londyn — Nowy Jork każda stewardessa samolotu „Air India" pokonuje pieszo drogę liczącą 15 km, obsługując pasażerów.

● **W roku** ub. największymi osiągnięciami wśród towarzystw komunikacji powietrznej w Europie zachodniej legitymowały się brytyjskie linie BOAC, przed „Air France" i „Lufthansą" (NRF). W USA najlepsze osiągnięcia miały linie „United Air Lines" przed „Pan American" i TWA.

● **Brytyjskie** linie BEA obchodziły niedawno 20-lecie swego istnienia. Pierwszy lot samolotu BEA odbył się w roku 1946 — „Dakotą" z Londynu przez Marsylię i Rzym do Aten. Ówczesny park maszyn BEA składał się z 20 „Dakot" otrzymanych od RAF. Dziś najnowszymi nabytkami BEA są odrzutowce „Trident", które łączą Anglię ponad 20 europejskimi wielkimi miastami. W roku 1970 więcej niż połowa wykonywanych przez BEA lotów będzie dziełem „Tridentów". W roku 1968 BEA otrzyma 15 „Tridentów" najnowszych wersji. Wraz z nimi towarzystwo będzie dysponowało ogółem 39 samolotami tego typu. Obecnie BEA dysponuje flotą złożoną ze 100 samolotów.

● **„Air France"** zamówiły w USA 4 olbrzymy pasażerskie Boeing-747, które mają być dostarczone w początkach roku 1970. Towarzystwo spodziewa się, że przez użycie tak wielkich samolotów (450 pasażerów) będzie mogło poważnie obniżyć taryfę opłat za bilety.

● **Wkrótce** odbędą się próby w locie trójsilnikowego pasażerskiego samolotu odrzutowego Jak-40 — oświadczył minister lotnictwa ZSRR — J. Łoginow. W roku 1967 wejdą do eksploatacji na liniach „Aeroflotu" samoloty odrzutowe Ił-62.

● **Samoloty** An-24 latają obecnie na ponad 120 liniach „Aeroflotu". Dotychczas samoloty tego typu przewiozły ponad 2,5 mln pasażerów i 70 000 ton frachtu.

● **Podpisana** została umowa między ZSRR i Szwajcarią w sprawie nawiązania komunikacji powietrznej między tymi dwoma krajami.

● **Na linii** bułgarskiego towarzystwa TABSO między Sofią i Stambułem oraz między Warną i Atenami latają samoloty turbośmigłowe Tu-124.

● **Czechosłowackie** linie CSA uruchomiły nowy szlak Praga — Tunis — Algier. Na linii tej latają odrzutowe samoloty Tu-104.

● **Z powodu** nieopłacalności — belgijskie linie lotnicze SABENA likwidują swe połączenia śmigłowcowe.

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Lotnictwo** wojskowe Indii otrzymało z ZSRR — na mocy zawartego przed dwoma laty porozumienia między Indią i ZSRR — 109 śmigłowców Mi-4.

● **Jugosłowiańskie** lotnictwo zamówiło w brytyjskich zakładach Bristol Siddeley silniki odrzutowe „Viper" na sumę 6 milionów funtów, dla samolotów treningowych „Galeb" produkcji jugosłowiańskiej.

● **Brytyjskie** powietrzne siły zbrojne (RAF) zamówiły w amerykańskich zakładach Lockheed 66 samolotów transportowych C-130K.

● **India** otrzymała pierwszy z trzech zamówionych dla lotnictwa wojskowego radzieckich samolotów An-24.

● **Zachodnioniemieckie** władze lotnictwa wojskowego przejęły ostatnio pierwsze wykończone zabudowania i instalacje wojskowe w należącej do NRF bazie lotniczej w portugalskiej miejscowości Beja.

● **Francuskie** lotnictwo dysponuje obecnie 52 samolotami „Mirage IV", przystosowanymi do przenoszenia bomb atomowych. W niedługim czasie dojdzie do tej liczby 10 nowych „Mirage IV" posiadających lepsze właściwości w lotach niskich.

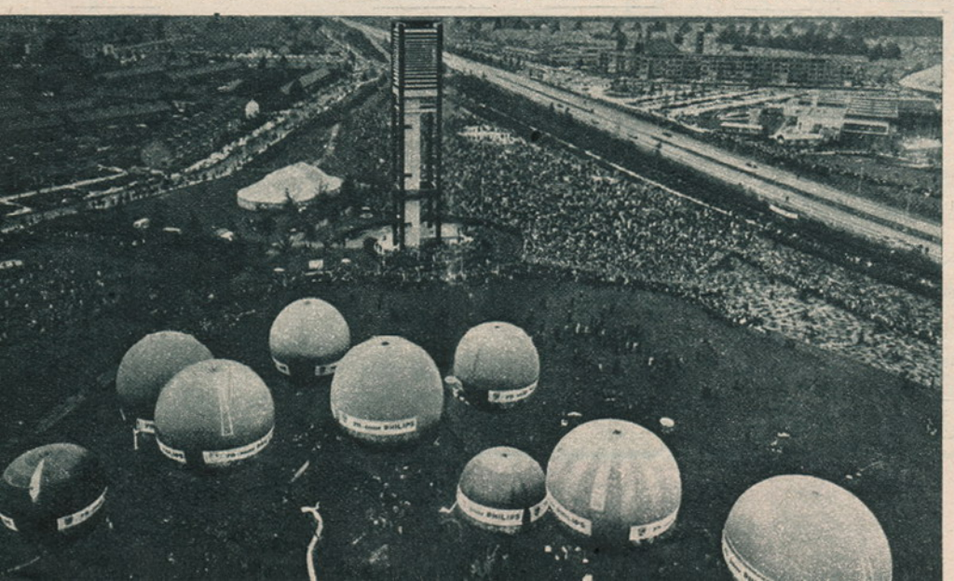
● **W celu wybrania** najlepszego średniego śmigłowca transportowego, NRF postanowiła przeprowadzić loty porównawcze dwóch amerykańskich śmigłowców CH-53A i CH-47B.

● **Od roku** 1958 ofiarami katastrof lotniczych w NRF padło ogółem 328 samolotów wojskowych.

● **W holenderskim** lotnictwie przestarzałe samoloty F-84F zostaną zastąpione przez najnowsze Northrop F-5.

OSTATNI MOHIKANIE? CHYBA JESZCZE NIE

Sport balonowy, choć wielu uważa go dziś za staroświecki, ma jednak w wielu krajach przysięgłych entuzjastów. Również w Polsce, posiadającej piękne tradycje balonowe, jest spora garstka wykwalifikowanych pilotów balonowych i wielu zwolenników tego rodzaju emocji. Zdjęcie poniższe przedstawia grupę balonów wolnych przed startem do zawodów w Holandii.



Książki nadesłane z zagranicy

Samoloty polskie w książce angielskiej

Ostatnio redakcja nasza otrzymała interesującą książkę **Johna Strouda** pod tytułem **„European Transport Aircraft Since 1910"** (Samoloty w komunikacji europejskiej począwszy od 1910 roku). Książka ta ukazała się nakładem wydawnictwa angielskiego PUTNAM Aeronautical Books (Londyn), specjalizującego się w publikowaniu prac o tematyce lotniczej.

Książkę poświęcono samolotom budowanym w Europie, które użytkowano w komunikacji lotniczej, a które przewoziły pasażerów, różnego rodzaju ładunki, względnie pocztę. I tak autor omówił samoloty produkowane w Austrii, Belgii, Bułgarii, Czechosłowacji, Danii, Francji, Holandii, Italii, Jugosławii, Niemczech, Norwegii, Polsce, Rumunii, Szwecji, Szwajcarii i Związku Radzieckim.

Mało kto wie, że pierwszym statkiem powietrznym, który w 1910 roku przewiózł pasażerów, był niemiecki sterowiec Zeppelin. Natomiast pierwsze systematyczne transporty pasażerów, ładunków lub poczty droga lotnicza dokonywane były w okresie pierwszej wojny światowej przy użyciu samolotów wojskowych. W książce omówiono około trzydziestu typów samolotów, które latały właśnie w tym okresie.

Spośród polskich samolotów omówiono w książce trzy typy maszyn:

Lublin R-XI — zbudowany przez wytwórnię Plage i Laśkiewicz — który zaczął latać w czerwcu 1931 roku. Prototyp nosił oznaczenie: SP-AAC;

PWS-20T — wyprodukowany przez Podlaską Wytwórnię Samolotów — pierwszy lot odbył 12 marca 1929 roku. Prototyp (SP-AAY) po unowocześnieniu, począwszy od listopada 1930 roku, latał na trasie Warszawa-Bukareszt. Zabierał ośmiu pasażerów.

PWS-24 — zbudowany przez Podlaską Wytwórnię Samolotów — pierwszy lot odbył w 1931 roku. Prototyp oznaczony symbolem SP-AGR użytkowany był na trasie Warszawa—Poznań przez PLL LOT. Samolot oprócz pilota zabierał czterech pasażerów.

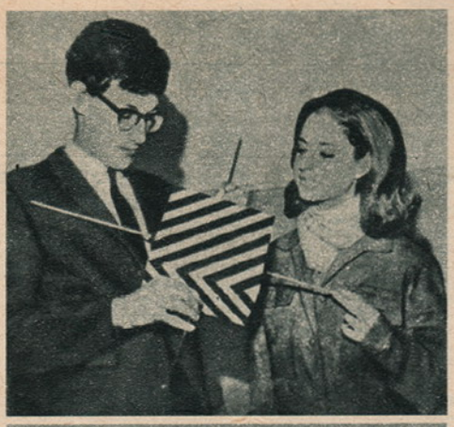
Oprócz opisów samolotów zamieszczono cztery fotografie.

Ponadto wymieniono — na innym miejscu — samoloty użytkowane przez Aero lot względnie przez PLL LOT. Należą do nich: Fokker F-VIIa; F-VIIb-3m Celina (na nartach) zbudowany na prawach licencyjnych przez wytwórnię Plage i Laśkiewicz, F-13 oraz francuski Languedoc zakupiony w 1947 roku.

Książka Johna Strouda stanowi interesujący przegląd samolotów. Ciekawy dobór fotografii, płócienna oprawa, dobry papier, a przede wszystkim staranne wydanie podnoszą wartość książki. Zresztą wydawnictwo PUTNAM znane jest z publikacji ciekawych i wartościowych książek.

„Samoloty w komunikacji europejskiej" zawiera 680 stron, ponad 600 ilustracji oraz rejestr samolotów komunikacyjnych. Książka została wydana w 1966 roku w Londynie.

W miarę nadsyłania książek przez wydawnictwa zagraniczne będziemy je omawiać na łamach naszego tygodnika (m)



SATELITA AMATORSKI

Wkrótce do „klubu kosmicznego" zapisani zostaną radioamatorzy z Australii. Zbudowali oni małego satelitę o rozmiarach 30 × 40 × 15 cm i masie 16 kg, którego demonstruje para na zdjęciu powyżej. Satelitę zbudowała w ciągu roku grupa 50 amatorów w wieku nie przekraczającym 21 lat. Koszt budowy wyniósł około 500 dolarów. Oryginalny projekt satelity typu „Oscar" powstał w uniwersyteckim stowarzyszeniu astronautycznym w USA i Australijczycy posłużyli się planami i schematami uzyskanymi od kolegów ze Stanów, wprowadzając jednak szereg ulepszeń.

Dzień wojsk rakietowych

Minister obrony ZSRR, marszałek R. Malinowski wydał rozkaz z okazji dnia wojsk rakietowych i artylerii, obchodzonego w Związku Radzieckim 19 listopada.

Marszałek R. Malinowski przypomniał, że święto wojsk rakietowych i artylerii przypada w przeddzień 25 rocznicy rozgromienia okupantów hitlerowskich pod Moskwą, kiedy to „zagrzmiały jedne z pierwszych salw groźnej broni rakietowej" („katiusze").

Marszałek R. Malinowski stwierdził w rozkazie, że radzieckie siły zbrojne „w każdej chwili są gotowe zadać agresorowi miażdżący cios, jeżeli ośmieli się on zakłócić pokojową, twórczą pracę ludzi radzieckich".

Echa moskiewskiej defilady

W końcowej części defilady przeprowadzonej w listopadzie w Moskwie z okazji 49 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej pokazano wojska rakietowe. Najpierw na Placu Czerwonym pojawiły się rakiety przeciwlotnicze wojsk obrony powietrznej kraju, które mogą zwalczać każdy cel na małych i dużych wysokościach w każdych warunkach meteorologicznych. Rakiety te są wyposażone w urządzenia samonaprowadzające. Następnie moskwiczanie zobaczyli rakiety przeznaczone do przechwytywania pocisków balistycznych przeciwnika. Zasięg działania przeciwrakiet wynosi od kilkudziesięciu do kilkuset kilometrów.

Na pojazdach gąsienicowych zademonstrowano rakiety balistyczne okrętów podwodnych. Rakiety te mogą zniszczyć wszelkie obiekty na morzu i w głębi lądu. Na Placu Czerwonym, jako ostatnie, pojawiły się najpotężniejsze rakiety orbitalne o zasięgu dochodzącym do 20 tys. km. Tę olbrzymią odległość mogą pokonać w ciągu zaledwie 40 minut.

Nowe radzieckie próby z wielkimi rakietami

Od 20 listopada do 30 grudnia br. z terytorium Związku Radzieckiego wyrzucane są rakiety nośne w kierunku Pacyfiku, przy czym poszczególne elementy tych rakiet spadają na obszar wodny o średnicy 80 mil morskich, ze środkiem określonym przez następujące współrzędne: 0 st. 5 min, szerokości południowej i 163 st. 45 min. długości zachodniej.

Francuska rakieta w Kirunie

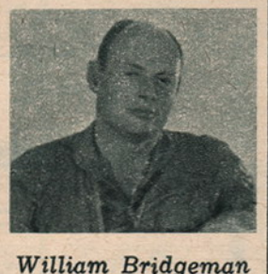
Z ośrodka rakietowego Europejskiej Organizacji Badań Kosmicznych (ESRO), położonej w Kirunie na terytorium Szwecji, o 140 km od kręgu polarnego, wystartowała 20 listopada francuska rakieta typu „Centaure". Jest to rakieta doświadczalna wyposażona w aparaturę naukową. Jest ona pierwszą z serii sześciu, których starty przewiduje się w grudniu roku bieżącego. Rakieta „Centaure" ma długość całkowitą 6 m, ciężar startowy 490 kG i unosi ładunek użyteczny o masie 30 kg na wysokość 180 km.

SŁAWNI LOTNICY

REKORDZISTA amerykański William Bridgeman wychował się w rodzinie lotniczej. Jego ojciec był pilotem i walczył podczas pierwszej wojny światowej. Po jej zakończeniu stał się członkiem jednego z cyrków lotniczych. Nic też dziwnego, że jego syn od najmłodszych lat zetknął się z lotnictwem. On to z kolei kontynuował tradycje rodzinne. W 1940 roku ukończył Lotniczy Korpus Kadetów Marynarki. Podczas drugiej wojny światowej walczył jako pilot na Dalekim Wschodzie. Latał w 109 Dywizjonie Bombowym. Między innymi uczestniczył w walkach przeciwko konwojom japońskim.

Po zakończeniu wojny został przeniesiony jako pilot rozprowadzający samoloty do Lotniczych Wojsk Transportowych Marynarki Wojennej. W dywizjonie pilotów rozprowadzających samoloty przebywał przez sześć miesięcy. Po demobilizacji pracował jako pilot komunikacyjny, początkowo w Trans-Pacific Air Lines, a następnie Southwest Airlines.

Z kolei przystąpił do pracy w charakterze pilota doświadczalnego — po ukończeniu szkoły pilotów doświadczalnych — w wytwórni samolotów Douglas. Wkrótce też rozpoczął oblatywanie samolotów śmigłowych przeznaczonych dla lotnictwa morskiego. Po pewnym czasie zaproponowano mu przystąpienie do lotów na samolocie o napędzie rakietowym

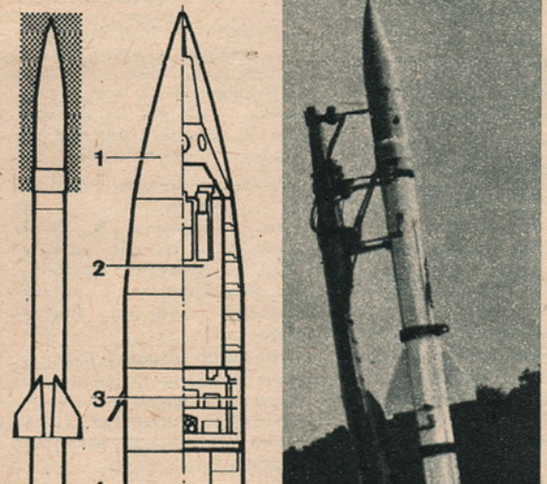


William Bridgeman

„Skyrocket". Do lotów na nim przystąpił w doświadczalnej bazie wojsk lotniczych USA w Edwards. Początkowo osiągał prędkości rzędu 1 500 km/h. Ale już 7 sierpnia 1951 roku po starcie z wysokości 10 000 m (oddzielenie „Skyrocketa" następowało od samolotu-matki) szybko osiągnął wysokość ponad 20 000 m oraz prędkość 1 830 km/h (1,72 Macha). Po tym rekordowym locie Bridgeman mógł śmiało uważać się aktualnie najszybszym człowiekiem USA.

W niedługim czasie Bridgeman został skierowany do pracy w charakterze pilota doświadczalnego Sił Powietrznych USA. Miał przystąpić do lotów na „Latającym sztylecie" czyli X-3, produkcji wytwórni Douglas. Wreszcie w październiku 1952 roku Bridgeman siadł na fotelu samolotu rakietowego X-3. Mimo iż maszyna dostarczyła mu wielu emocji, nie osiągnęła jednak spodziewanych wyników.

W 1953 roku otrzymał nagrodę Instytutu Lotnictwa. Opublikował interesującą biografię swego życia pod tytułem „Samotne niebo", która została przełożona na wiele języków. Bridgeman, z zawodu inżynier, pracuje jako pilot doświadczalny wytwórni Douglas. (m)



SZYBOWNICTWO ZA GRANICĄ

■ *Nasz „Bocian" może być bohaterem niezwykłego wydarzenia szybowcowego. Mianowicie piloci indyjscy z New Delhi zaplanowali przelot na fali himalajskiej, z zachodu na wschód, długości 1 500 km. Ponieważ wysokość absolutna w czasie lotu sięgać ma kilkunastu tysięcy metrów (przy okazji zamierzają pobić rekord międzynarodowy i w tej kategorii), „Bocian" zostanie specjalnie adaptowany do lotów stratosferycznych. Tak więc w sumie byłby to rewelacyjny atak na cztery rekordy międzynarodowe od razu.*

■ *Pięciu nowych szybowników USA: Bill F. Sparks, Allen L. Leffler, Robert L. Klemmedson, Jerald D. Morris, Joe Conn i John M. Brittingham zdobyło odznaki diamentowe. Jest ich obecnie w USA 58.*

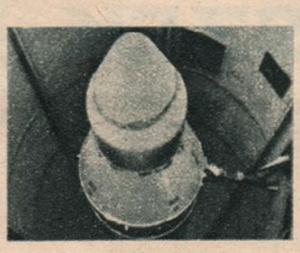
■ *Z nowych osiągnięć pilotów kanadyjskich. Zdobyli oni ostatnio trzy odznaki złote (w sumie jest ich w Kanadzie 42), jedną srebrną oraz trzy kategorie „C". Srebrnych jest w Kanadzie 182, a kategorii „C" — 695. W miesiącu lipcu br. zdobyli trzy diamenty, cztery warunki do złotej i cztery do srebrnej.*

■ *W Londynie ukazała się publikacja o szybownictwie pióra czołowych pilotów angielskich. „The Gliding Book" kosztuje 5 dolarów. Objętość 109 stron. Amerykańska recenzja — pochlebna.*

■ *W lipcu br. amerykańskie stowarzyszenie szybowcowe zarejestrowało 7 nowych odznak złotych (ostatnia nosi numer 279) oraz 23 srebrne (łączna liczba 1 105).*

PODZIEMNA WYRZUTNIA

Pierwsze oficjalne zdjęcie rakiety umieszczonej w podziemnej wyrzutni opublikowała francuska prasa fachowa. Dnia 10 listopada rakieta wystartowała w kierunku Atlantyku, osiągając dużą wysokość.



Z okazji zaćmienia słońca

Z poligonu Chaco w Argentynie wystartowały dnia 12 listopada dwie nowe badawcze rakiety francuskie typu TITUS Nowa rakieta, produkt zakładów ONERA, ma długość całkowitą 11,60 m, średnicę 0,58 m i ciężar całkowity 3 500 kG. Naukowe wyposażenie głowicy zawiera: (patrz rysunek obok) — 1 stożek ochronny, 2 — przyrządy optyczne, 3 — aparatura telemetryczna, 4 — spadochron odzyskowy, 5 — podzespół sterniczy. Ciężar zasobnika głowicy 325 kG, długość 3 m, średnica 0,56 m. Z lewej rakieta na wyrzutni.

28 listopada wystartował 133 „Kosmos"

Start nastąpił z terenu Związku Radzieckiego. Mikrosiężyc wszedł na orbitę ziemską 232/181 km. Początkowy okres obiegu Ziemi wynosi 88,4 min. Na pokładzie satelity umieszczono aparaturę naukową i telemetryczną.

„Mołnia-1" w służbie łączności

W pierwszych dniach listopada setki tysięcy mieszkańców Dalekiego Wschodu obserwowały na ekranach telewizorów przebieg uroczystej akademii w Pałacu Zjazdów i defiladę oraz manifestację na Placu Czerwonym w Moskwie z okazji 49 rocznicy Rewolucji Październikowej.

Było to możliwe dzięki czwartemu z kolei radzieckiemu satelicie telekomunikacyjnemu typu „Mołnia-1", wyrzuconemu na orbitę 20 października br. Satelita znajduje się w zasięgu bezpośredniej łączności z terytorium ZSRR, co pozwala na systematyczne nadawanie poprzez Kosmos obrazów telewizyjnych oraz utrzymywanie łączności telefonicznej i telegraficznej.

Co robi drugi „Lunar-Orbiter"?

Nowy satelita Srebrnego Globu „Lunar Orbiter-2" fotografuje z wysokości 45 km określone obszary przewidziane dla lądowania przyszłych selenonautów. Jedno okrążenie Księżyca trwa 3 godz. 28 min. 36 sek. Najwyższy punkt orbity sondy nad Księżycem znajduje się na wysokości 1850 km, a najniższy 45,5 km. A oto krótkie dane „Lunara": ciężar 385 kG, długość 5,65 m a wysokość 1,68. Silnik do zmiany orbity ma ciąg 45 kG. Aparat fotograficzny wyposażono w dwa obiektywy o ogniskowej 80 mm i 610 mm.

Kim jest astronauta Edwin E. Aldrin?

Astronauta amerykański E. Aldrin, sławny już z ostatniej wyprawy statku „Gemini-12", jest doktorantem nauk technicznych (lotnictwo) Instytutu Technologicznego w Massachusetts — i zawodowym wojskowym. W 1952 roku brał udział w walkach w Korei i ma na swym koncie 66 wypraw samolotowych na odrzutowcu F-86. Za Koreę otrzymał dwa wysokie odznaczenia wojskowe. Od 1963 roku major Aldrin wstąpił w szeregi astronautów NASA przygotowujących się do realizacji programów „Gemini" i „Apollo".

Łączność Ameryka — Europa — Azja

Dnia 28 listopada dwa satelity telekomunikacyjne pośredniczyły w przekazaniu fragmentów obrad z gmachu ONZ w Nowym Jorku. Po raz pierwszy widzowie telewizorów w Europie i Japonii oglądać mogli jednocześnie i bezpośrednio przebieg obrad. Satelita „Early Bird" przekazywał program do sieci Eurowizji, a „Intelsat-II" umożliwiał transmisję z USA do Japonii.

Małe lotnictwo w kraju

SEKCJA MODELARSKA AEROKLUBU CZĘSTOCHOWSKIEGO

Niemałymi osiągnięciami może się poszczycić sekcja modelarska Aeroklubu Częstochowskiego w bieżącym roku. Dużo pracy włożyli członkowie sekcji przy organizowaniu XXXI Modelarskich Mistrzostw Polski, które odbyły się w dniach od 30. VI. do 3. VII. 1966 r. Jeden z pucharów został w Częstochowie. Reprezentant Aeroklubu Częstochowskiego Stefan Jurczeniak wywalczył mistrzostwo Polski w kategorii szybowców. Pozostali zawodnicy też byli wysoko punktowani. Dobrze się spisał przewodniczący sekcji modelarskiej Andrzej Walaszczyk podczas mistrzostw Polski modeli na uwięzi. W Sosnowcu udowodnił, że zalicza się do czołówki modelarzy tej kategorii w Polsce, zdobywając wicemistrzostwo.

W ramach sportowych kontaktów miedzynarodowych sekcja modelarska Aeroklubu Częstochowskiego nawiązała współpracę z czeskimi modelarzami w Brnie. Rozegrano dwa towarzyskie spotkania. W Brnie gospodarze okazali się lepsi, wygrywając z Częstochową stosunkiem 34:24 punktów. Natomiast w Częstochowie w dniu 23. X. br. rozegrano mecz rewanżowy. Tu naszym modelarzom dopisało szczęście, bowiem wygrali stosunkiem punktów 30:28.

W reprezentacji Brna występowali I. Iwan, Jaromin Kronek, Pavel Klima oraz Hirsz. Barw Częstochowy bronili: Andrzej Walaszczyk, Jerzy Ostrowski, Stanisław Schab, Tadeusz Dobosik, Ryszard Kozak.

Józef Glanc

MODELARNIA LOTNICZA NR 11 PRACUJE WZOROWO

MODELARNIA Lotnicza przy Szkole Podstawowej w Wybczu (pow. Toruń) powstała w styczniu 1965 r. z inicjatywy młodego, pełnego temperamentu nauczyciela Heliodora Czarnowskiego.

Aeroklub Pomorski w pełni poparł cenną inicjatywę zaopatrując nowo powstałą modelarnię w potrzebny sprzęt, narzędzia i materiał. Już po otwarciu modelarni okazało się, że wśród młodzieży szkolnej Wybcza jest dużo sympatyków małego lotnictwa. Zgłosiło się tak wielu chętnych, że założyciel modelarni wspólnie z kierownictwem szkoły musieli poprzez weryfikację zmniejszyć ilość kandydatów na modelarzy. Od tej pory w wiejskiej modelarni w Wybczu bezustannie wre praca. Entuzjazm instruktora H. Czarnowskiego udzielił się jego podopiecznym. W roku szkolnym 1965/66 modelarnia w Wybczu wyszkoliła 18 modelarzy do klasy III oraz 10 do klasy II. Modelarze ci zbudowali 98 modeli (w tym balony i latawce). Instruktor Czarnowski osobiście zbudował model szybowca klasy A-2 w celu zdobycia odznaki i licencji modelarza wyczynowego.

Modelarnia wykazuje również dużą aktywność propagandową, organizując na swoim terenie zawody latawcowe (w r. 1965 i 1966) oraz szereg imprez lotniczo-harcerskich o charakterze estradowym. Modelarze z Wybcza uczestniczyli w kilku aeroklubowych zawodach modelarskich, uzyskując bardzo dobre wyniki, np. w VIII Aeroklubowych Zawodach Modeli Latających (impreza szkoleniowa) zajęli II miejsce, wyprzedzając szereg modelarni o znacznie większym stażu pracy.

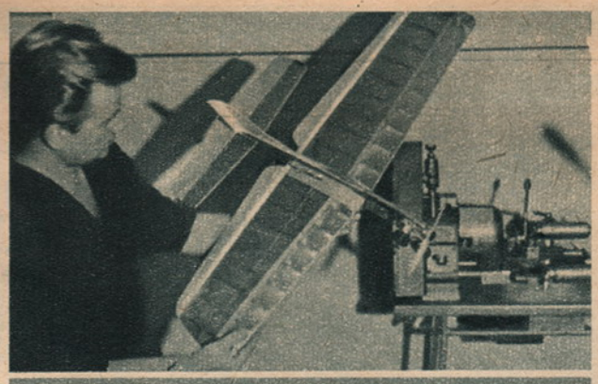
W dniu 30 października modelarnia w Wybczu zorganizowała II Zawody Latawcowe, w których uczestniczyli poza gospodarzami modelarze z Młodzieżowego Domu Kultury z Torunia.

Ogółem w zawodach uczestniczyło 42 zawodników.

Wyniki zawodów. Konkurencja wysokościowa: 1. Zbigniew Wałkowski — Wybcz, 2. Bożena Reflińska — Wybcz, 3. Adam Żółtowski — MDK Toruń. Konkurencja za wykonanie: 1. Mirosław Głaszcz — Wybcz — 44 pkt, 1. Andrzej Drążkowski — MDK Toruń — 44 pkt, 2. Benia Gwizdała — Wybcz — 40 pkt, 3. Elżbieta Hejda — Wybcz — 37 pkt. Dodatkową atrakcją zawodów był samolot Aeroklubu Pomorskiego, który dokonywał pomiarów wysokości lotów latawców.

W chwili obecnej w modelarni w Wybczu szkoli się ponad 30 modelarzy do trzech klas podstawowych. W przygotowaniu jest nowa impreza — Zawody Balonowe. Wybcz działa. Duża w tym zasługa kierownictwa szkoły, które z energią pomaga w pracy lotniczej młodzieży i jej opiekunowi.

Henryk Meller



W numerze 47 z roku bieżącego opublikowaliśmy plan akrobacyjnego modelu na uwięzi, konstrukcji J. Kaczorka z Wrocławia. Uzupełniając plan podajemy obecnie zdjęcie gotowego modelu.

JESIENNE ZAWODY NA RADAWCU

W dniu 2 października na lotnisku w Radawcu zostały przeprowadzone Wojewódzkie Zawody Modeli Latających. Na imprezę tę złożyły się następujące zawody: Klubowe Zawody Modeli Latających i Wojewódzkie Zawody Latawców.

Organizatorami Wojewódzkich Zawodów Modeli Latających byli: Aeroklub Lubelski, Zarząd Oddziału Okręgowego ZSS „Społem" i Komenda Lubelskiej Chorągwi ZHP w Lublinie.

W Klubowych Zawodach Modeli Latających startowało 55 zawodników z 7 modelarni lotniczych. Słaba frekwencje modelarni terenowych w zawodach spowodowała deszczowa pogoda, która zmieniła się dosłownie na dwie godziny przed rozpoczęciem zawodów.

Najlepszymi w klasie modeli „Jaskółka" okazali się: 1. Marek Kasprowicz — 186 pkt., z Hrubieszowa, 2. Janusz Chomicki — 170 pkt., z Lubartowa, 3. Andrzej Gidziński — 167 pkt., z Hrubieszowa.

W klasie modeli „Dzięcioł": 1. Henryk Worobiec — 188 pkt., Hrubieszów, 2. Artur Siewruk — 158 pkt., Międzyrzec, 3. Waldemar Kaczor — 147 pkt., Lubartów, 4. Tadeusz Makaruk — 143 pkt., Międzyrzec.

W klasie modeli „Kos": 1. Jan Chaber — 391 pkt., Hrubieszów, 2. Marek Zalewski — 310 pkt., Hrubieszów, 3. Ryszard Nowak — 234 pkt., Hrubieszów.

Zespołowo w klasie modeli „Jaskółka" zwyciężyła modelarnia przy Miejskim Domu Kultury Dzieci i Młodzieży w Hrubieszowie, zdobywając tym samym Puchar Przechodni Aeroklubu Lubelskiego.

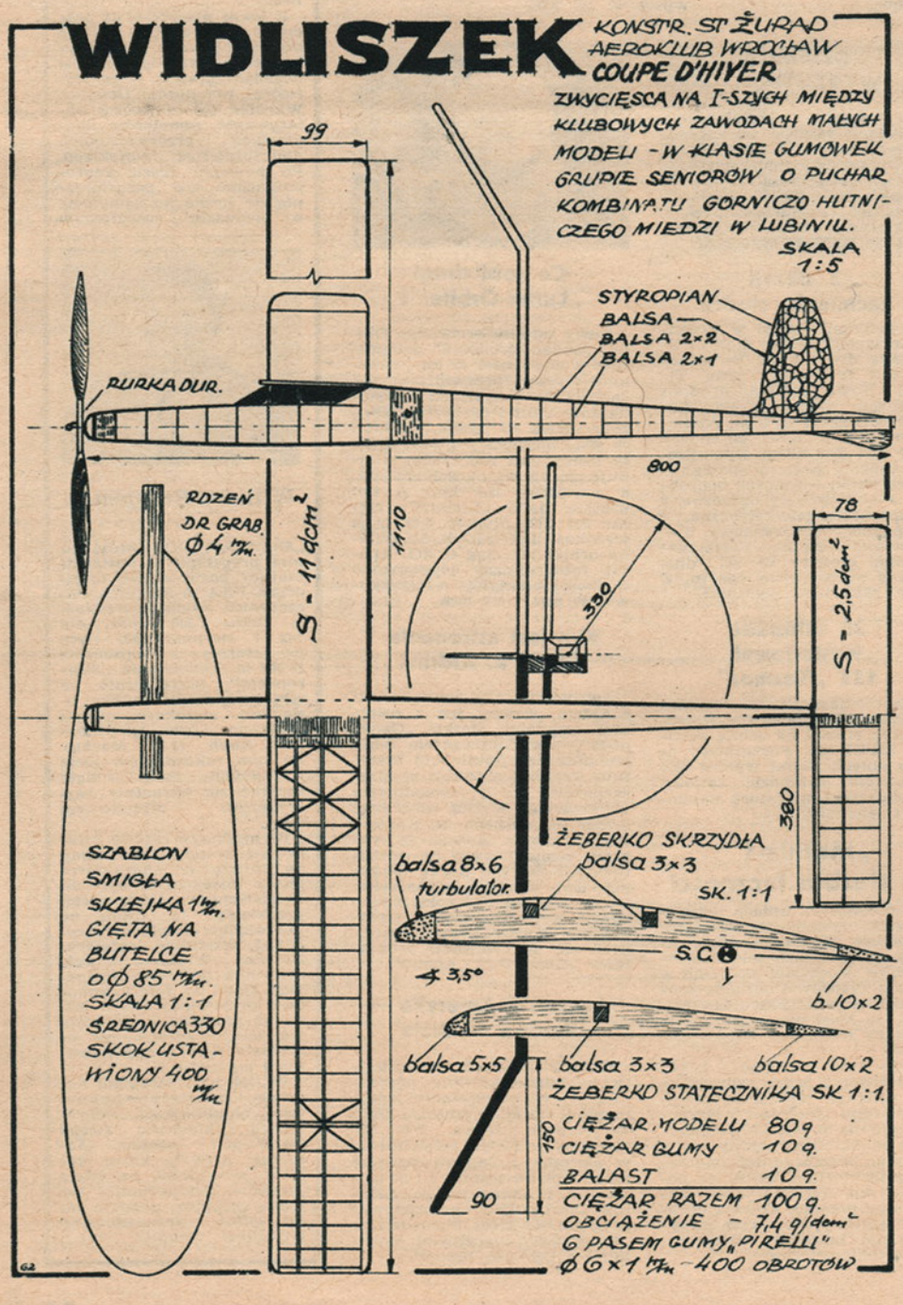
W Wojewódzkich Zawodach Modeli Latawców startowało 52 zawodników z 14 terenowych PSS.

W kategorii latawców płaskich startowało 27 zawodników, a w skrzynkowych 25 zawodników. Ponadto rozgrywane były zawody „Społem" w klasie modeli „Jaskółka", w których startowało 16 zawodników.

Najlepszymi w zawodach latawcowych i modeli „Jaskółka" okazali się: 1. Jan Cabaj, PSS Łuków w kl. latawców płaskich, 2. Waldemar Palica, PSS Lubartów w klasie latawców skrzynkowych, 3. Marek Zalewski, PSS Hrubieszów w klasie modeli „Jaskółka".

Wszyscy trzej reprezentowali woj. lubelskie na Centralnych Zawodach Latawcowych w Gdańsku.

Czesława Gawryl



NOWOŚCI MAŁEGO LOTNICTWA

ZBLIŻAJĄCY się koniec roku kalendarzowego stwarza zawsze okazję do podsumowań, analiz i obliczeń tego, co się zrobiło w ciągu minionych miesięcy. Jest również okazją do bardziej krytycznego spojrzenia na wszelkie dokonania. Stąd też w tece redakcyjnej gromadzi się w tym okresie więcej niż zwykle listów od Czytelników. Jeden z takich listów, napisany przez Edwarda Haniszewskiego, wieloletniego modelarza i działacza Aeroklubu Łódzkiego, publikowaliśmy w przedostatnim numerze (49). List Haniszewskiego odsłania wiele spraw ważnych dla dalszego rozwoju małego lotnictwa i jest poważnym sygnałem alarmowym, który powinni dostrzec zainteresowani.

Krytyka i wymiana poglądów jest niezwykle potrzebna. W najbliższych numerach zamieścimy interesującą wypowiedź jednego z tzw. „terenowych" instruktorów, który widzi poważne nieprawidłowości w rozgrywaniu imprez modelarskich i latawcowych. Być może uwagi naszych korespondentów wywołają odpowiedni rezonans i dojdzie do jakiegoś zebrania (lub narady) wszystkich zainteresowanych sprawami modelarstwa lotniczego.

Podobną wielką naradę zorganizowali nasi sąsiedzi z ZSRR, właśnie na skutek krytyki prasowej, a konkretnie dwóch artykułów zamieszczonych w gazetach „Sowieckij Patriot" i „Komsomolskaja Prawda". Zebranie zorganizowane niedawno staraniem Federacji Sportu Lotniczego ZSRR z udziałem szerokiego aktywu działaczy i przedstawicieli Komitetu Centralnego DOSAAF. Dyskutanci wskazywali śmiało na niedostatki zaopatrzenia i jego kiepską jakość. Negatywnie ocenili działalność starszego trenera modelarzy A. Jermakowa i przewodniczącego komisji małego lotnictwa N. Noskowicza. Za niesportowe zachowanie na ostatnich mistrzostwach świata w Anglii odebrano, na wniosek komisji modelarskiej, tytuły „Mistrza Sportu ZSRR" dwóm zawodnikom W. Zelmanowi i N. Bulkinowi. Okazało się bowiem, iż zawodnicy Ci świadomie zwiększyli pojemność (standardowego przecież) zbiornika na modelach wyścigowych, za co zostali zdyskwalifikowani. Naruszyli nie tylko regulamin, ale i zmniejszyli poważnie szansę dobrej lokaty dla własnej ekipy.

W obradach modelarzy uczestniczył przewodniczący Federacji, legendarny już lotnik W. Kokkinaki. W wystąpieniu swoim podkreślił on ogromną rolę godności radzieckiego sportowca lotniczego — modelarza, który powinien wyżej stawiać interes zespołu nad własny.

A oto ważniejsze, choć skrótowe informacje o podjętych uchwałach. Postanowiono m. in. ogłosić konkurs na modelarski silnik spalinowy i poprzeć inicjatywę Charkowskiego Instytutu Lotniczego utworzenia pracowni badawczej nad nowymi technikami w małym lotnictwie. Wiele uwagi poświęcono zagadnieniom rozwoju modelarstwa lotniczego i rakietowego wśród młodzieży szkolnej. I w związku z tym postanowiono wystąpić do KC DOSAAF o utworzenie przy Centralnym Klubie Modelarskim sekcji „modelarstwa szkolnego", to jest przeznaczonego dla młodzieży szkolnej.

*

W dniach 22—23 października Jugosłowianie przeprowadzili drugie już ogólnokrajowe zawody modeli rakiet. Zawody zorganizowano na lotnisku aeroklubu w Osijeku z udziałem 55 uczestników zgrupowanych w 14 ekipach z miast Sombora, Zenice, Nica, Sazajewa, Osijeku, Mostaru i Belgradu. Modele startowały z krajowym silnikiem rakietowym „Tajfun" (typu „Jetex"). Najlepszy wynik uzyskał model S. Markovica (Osijek) — 94 sek, a zespołowe zwycięstwo odniosła ekipa XI gimnazjum z Belgradu. W kategorii rakietoplanów wynik 25 sek miał model Natašy Barac. Po zawodach przystąpiono do prób ustanawiania nowych rekordów. Model rakiety Aleksandra Stojanoviča uzyskał całkowity czas lotu 3 min 29 sek, co jest nowym rekordem krajowym.

*

Małe formy są z roku na rok popularniejsze. Chodzi naturalnie o małe gumówki typu „Coupe d'Hiver", które jakoś poza Lubiniem nie mogą się u nas doczekać większej imprezy. A tymczasem za granicą zaobserwować można coraz więcej zawodów, w tym korespondencyjnych i to w skali międzynarodowej. Dla zachęty naszych konstruktorów i organizatorów podajemy obok plan małej gumówki, opracowanej przez Stanisława Żurada. Warto naśladować!

PAWEŁ ELSZTEIN

DLA KOLEKCJONERÓW MINIATUROWYCH SAMOLOTÓW

SĄDZĘ, że nie każdy z Czytelników — kolekcjonerów plastykowych modeli samolotów wie, że również w ZSRR modelarstwo takie ma swoich zaprzysiężonych i zamiłowanych zwolenników. Być może i w składnicach harcerskich, obok modeli f-my Zschopau (NRD) czy nawet w komisach (gdzie różne Revell'e i Airfix'y kosztują słono), pojawiają się kolorowe pudełka z plastykowymi zestawami AN-a 24 lub IŁa 62?...

Plastykowe zestawy do budowy modeli samolotów produkuje w ZSRR moskiewska fabryka metaloplastycznych zabawek *). Zakłady „wystartowały", przed kilku laty, modelem MiGa-15 (z radarowym nosem), do dziś kontynuując produkcję obejmującą kilka dotąd wyłącznie radzieckich typów samolotów: IŁ—18, Tu—104 B, Jak—18P, AN—24, AN—10 i wspomniany wyżej MiG—15.

Modele spotkały się z olbrzymim zainteresowaniem wśród młodzieży (nie tylko, bowiem korespondent niżej podpisanego W. Łukojanow — namiętny modelarz, z którym wymieniamy modele, jest nawigatorem na Tu—104).

Ostatnią nowością z Moskwy jest model komunikacyjnego IŁ—62, w skali 1:100. Model wykonany starannie, niestety jednak bez podwozia, tylko na podstawce.

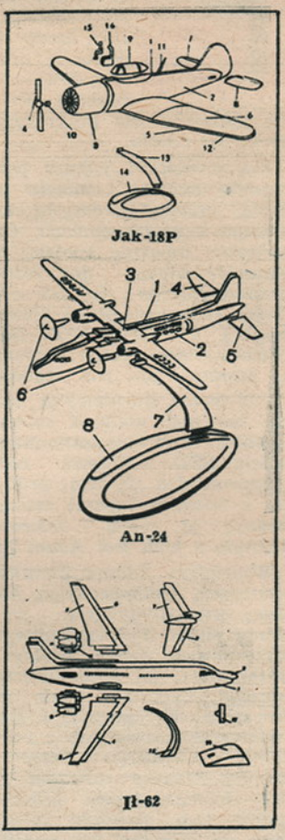
Nie wszystkie radzieckie modele są budowane ze szczegółami, raczej blokowo. Do mankamentów zaliczyć też można brak kalkomanii oraz, niestety, niejednakową skalę. Prawdopodobnie jeszcze w tym roku fabryka przy Zaułku Syromiaticzeskim przekaże do radzieckich sklepów cztery nowe zestawy. Będą to śmigłowce Mi—8, Mi—10 oraz bojowe odrzutowce Jak—25 i MiG—21.

Mając nadzieję, że je również otrzymam, nie omieszkam zapoznać z nimi Czytelników „Skrzydlatej Polski".

W. FUGLEWICZ

Ps. W moskiewskich sklepach jedynym dostępnym modelem plastykowym powstałym w Polsce — jest „Mustang" P-51 z czerwonego polistyrenu, produkt warszawskiej „Libelli" sprzed kilku lat (!).

***) Adres: Zawod Metaliczeskoj Plastmassowoj Igruszki — MOSKWA, 4 Syromiaticzeskij Pier., 3/5.**



ECHA V ZAWODÓW MODELI RAKIET

JAK wiadomo, w Krakowie w dniach 24—26 września br. odbyły się V Ogólnopolskie zawody modeli rakiet, w których uczestniczyli również jako zaproszeni goście modelarze z Czechosłowacji i Jugosławii. Poniżej publikujemy fragmenty opinii naszych gości zamieszczone w ich prasie fachowej.

Oto co pisze Otakar Saffek — Czechosłowacja, w miesięczniku „Modelar" (nr 11 z 1966 r.): ...Zawody w Krakowie miały być drugą imprezą międzynarodową modelarzy rakietowych w roku bieżącym. Szkoda jednak, że impreza krakowska nie została zorganizowana całkowicie zgodnie z przepisami FAI. Nie wybrano międzynarodowego zespołu jurorów — zawodami kierowali wyłącznie miejscowi... Nie odbyło się sprawdzanie silników, ani też nie kontrolowano standardowego obciążenia rakiet, stąd też konkurencja startu z obciążeniem została przeprowadzona nieregulaminowo. ...Polacy i Jugosłowianie korzystali z silników oglądanych w Dubnicy. Nie znamy ich charakterystyk, mimo iż wiemy, że istnieją dwa rodzaje — 2,5 i 5 cm³ pojemności — i oba typy były stosowane na zawodach! ...Organizator wbrew przepisom FAI zezwolił na start nowym modelom, jeśli pierwszy zostanie uszkodzony lub zniszczony. Interesujący jest fakt, iż mimo że polskie silniki nie miały smugaczy, wszystkie loty (polskie) zostały pomierzone. ...Obsługa teodolitów nie była dobrze wyszkolona, częstokroć rozpoczynała namiar rakiety dopiero w kilka sekund po otworzesiu się spadochronu...

Przebieg zawodów został naruszony niesportowym zachowaniem niektórych polskich zawodników, którzy wykorzystali fakt nieoznakowania modeli przez organizatora i przedstawiali komisji obce modele zamiast własnych, które to w większości uciekły przy silnym wietrze...

...Polacy mieli w większości małe rakietoplany, które raczej nosić mogły miano tylko rakiet, gdyż to co następowało po starcie trudno nazwać lotem ślizgowym...

...Trzeba stwierdzić, porównując międzynarodowe zawody w Dubnicy z V zawodami w Krakowie, że organizatorom tych ostatnich nie wyszło...

Oto co pisze inż. Kosta Sivcev — Jugosławia, w czasopiśmie „Aerosvet" (nr 307 z 1966 r.):

...Aeroklub Krakowski zorganizował zawody doskonale, mimo trudności wynikających z ciężkich warunków atmosferycznych: chłodu i silnego wiatru. Wszystko działało sprawnie — zarówno wyrzutnie, jak i centralne stanowisko kontrolne...

...Przedstawiciele miejscowego aeroklubu gościli nas serdecznie, jak własnych braci. Pokazali nam swoje wspaniałe miasto, o którego pięknie nie mieliśmy zupełnie pojęcia.

...Nasi modelarze korzystali z silników polskiej konstrukcji i produkcji o impulsie do 1Ns zgodnie z przepisami FAI odnośnie pierwszej kategorii.

...Z naszego pierwszego występu modelarzy rakietowych możemy być zadowoleni. **Zestawił P. E.**

EGZAMINATOR SZYBOWCÓW

POZNĄ jesienią, kiedy ziemia twardnieje pod wpływem pierwszych mrozów, kiedy liście opadły z drzew — krajobraz ulega zmianie. Na południe odleciały już ptaki mniej odporne na zimno.

Nie wszystkie jednak ptaki pożegnały okolice i miasto Bielsko-Białą, miasto przemysłu włókienniczego i szybowcowego. Gdy obserwator uważnie spojrzy na bezchmurne niebo, dostrzeże tam przesuwającego się, od czasu do czasu, okazałego ptaka. Ptak to niezwykły, z rodziny SZD. Dzisiaj w Bielsku-Białej każde dziecko wie, że ptakiem tym jest szybowiec.

Już ponad dwadzieścia lat wznoszą się pod niebo z miejscowego lotniska szybowce oznaczone symbolem SZD. Niemal codziennie przeprowadza się tutaj próby w locie z nowymi typami maszyn. Dokonują je piloci doświadczalni. Jednym z nich jest Adam Zientek.

Widziałem Adama Zientka jako sportowca szybowcowego, kiedy indziej przypatrywałem się jego pracy pilota doświadczalnego, wreszcie innym razem miałem okazję obserwować go jako reportera lotniczego. Czytałem wiele jego interesujących reportaży i opowiadań lotniczych, napisanych z pasją, rzetelnie i ciekawie. Dwie książki Adama Zientka zaliczam do bardzo interesujących. Jedna z nich, omawiająca zjawiska falowe, należy do pionierskich publikacji w szybownictwie światowym.

Sportowiec, pilot doświadczalny i publicysta lotniczy — oto trzy profile Adama Zientka. Trzy profile jakby trzech ludzi, reprezentujących tylko jedno serce. Niezwykłe to serce człowieka o trzech profilach.

Zientek — sportowiec siadł za sterem szybowca ponad trzydzieści lat temu. Wtedy to trzynastka przyniosła mu szczęście. Pod tym właśnie numerem wpisał go instruktor Ludwik Puzoń na listę uczniów pilotów. W niedługim czasie wykonał pierwszy w życiu lot na szybowcu jednomiejscowym. Ogółem tego dnia przeprowadził pięć lotów. Do domu wracał szczęśliwy. Czuł się prawdziwym pilotem. W powietrzu spędził sześćdziesiąt sekund. Przeżył więc minutę niezapomnianych wrażeń, które pamięta do dnia dzisiejszego.

W roku trzydziestym siódmym, gdy miał siedemnaście lat, ukończył kurs akrobacji szybowcowej oraz uzyskał Srebrną Odznakę Szybowcową jako siedemdziesiąty ósmy pilot szybowcowy naszego kraju. Rok później uczestniczył w zawodach krajowych, rozegranych na terenie Masłowa koło Kielc, a na krótko przed wybuchem drugiej wojny światowej zdobył uprawnienia pilota samolotowego.

Po wojnie, w okresie odbudowy naszego szybownictwa, błysnął na niebie gwiazdą zawodnika i wyczynowca. Rano był sportowcem, a po południu zbierał gratulacje jako rekordzista krajowy. Dzień później stawał na starcie jako uczestnik zawodów, by po ich rozegraniu zdobyć pierwsze miejsce i tytuł zwycięzcy.

Adam Zientek był na ustach społeczności lotniczej. Donosiła o nim prasa codzienna, sportowa i lotnicza. Ale i on pisał do redakcji. Relacjonował swoje wrażenia z przebiegu zawodów, dzielił się przeżyciami w powietrzu, a także bogatym doświadczeniem pilota wyczynowego.

A więc Zientek — publicysta i reporter.

Kilkadziesiąt artykułów o tematyce szybowcowej opublikowanych w prasie krajowej, w tym wiele w lotniczych czasopismach zagranicznych, wyrobiło mu dobrą renomę wśród czytelników. Uznanie zdobył przede wszystkim za oryginalność tematu oraz rzeczowość w jego przedstawieniu.

Wielokrotnie przyjeżdżał do Leszna, gdzie podczas rozgrywania Szybowcowych Mistrzostw Polski pracował w biurze prasowym. Jako współredaktor biuletynów zajmował się opracowaniem relacji pilotów z przebiegu rozegranych konkurencji. W pomysłowy i jednocześnie dowcipny sposób prowadził błyskawiczne ankiety na temat aktualnych wyników dnia. Był w jednym ze swoich ulubionych żywiołów. W ten dość oryginalny sposób odpoczywał.

Wreszcie Zientek — doświadczalny pilot szybowcowy.

Blisko dwudziestoletnia praca w tym zawodzie dostarczyła mu wielu przeżyć, zaprawionych często niebywałym dreszczykiem emocji.

Wystarczy stwierdzić, iż Adam Zientek latał na wszystkich użytkowanych w naszym kraju szybowcach, przy czym wliczając w to sprzęt zagraniczny jego konto osiągnęło zawrotną liczbę: osiemdziesięciu dwóch szybowców.

Ten bilans jest wymowny. Szczególnie gdy zważy się, że Adam Zientek przeprowadził z powodzeniem próby doświadczalne dziewiętnastu szybowców, a więc przeszło połowy prototypów wyprodukowanych przez Szybowcowy Zakład Doświadczalny.

Trzeci więc profil Adama Zientka jest ściśle związany z codzienną pracą pilota doświadczalnego.

Sławny pilot francuski Michel Detroyat powiedział kiedyś: chcąc być pilotem doświadczalnym, trzeba chcieć nim zostać. Tą prostą i zarazem filozoficzną dewizą kierował się Adam Zientek przed wyborem zawodu, który wymaga odpowiedzialnych — i co tu ukrywać — niebezpiecznych prób szybowców w locie.

A więc pilot doświadczalny. Zawód piękny i niezwykły. Zawód wymagający ogromnej wiedzy, dużej wytrzymałości psychicznej, opanowania, a nade wszystko szybkiej decyzji, intuicji i ogromnej odwagi.

Podobnie jak u większości mieszkańców Bielska-Białej, dzień Adama rozpoczyna się wczesnym rankiem. Zaczyna go od gimnastyki. Uprawia ją systematycznie od lat. Gimnastyka z biegiem czasu stała się dla niego równie niezbędna jak powietrze. Ona to wprowadza go każdego dnia do zdyscyplinowanego i regularnego trybu życia. Gimnastyka, poranny prysznic i smaczne śniadanie, mają decydujący wpływ na pogodny nastrój, jasność umysłu i wysoką sprawność fizyczną.

Po wyjściu z domu przygląda się uważnie niebu. Chwilę porównuje warunki atmosferyczne z usłyszanym komunikatem meteorologicznym przez radio, a potem krokiem spacerowym udaje się na przystanek. Tam wsiada w autobus przewożący pracowników Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego z miasta na lotnisko.

W jakiś czas potem Adam Zientek zabiera z sobą magnetofon i kieruje swe kroki w stronę lotniska. Pozostałe przyrządy kontrolne przeznaczone do badań w locie są już w szybowcu, bądź zamocowane na jego powierzchni. Czasem szybowiec taki przypomina latające laboratorium.

Oto jego ptak podniebny — szybowiec. Jego smukły kadłub, zbliżony kształtem do pocisku, przypomina bardziej samolot odrzutowy niż szybowiec. Konstruktor włożył w tę maszynę ambitną myśl i wiedzę praktyczną. Robotnicy wykończyli ją znakomicie, wkładając w swą pracę maksimum wysiłku, własnych zdolności i doświadczenia warsztatowego.

Z boku konstruktor obserwuje szybowiec z ukrywaną satysfakcją. Tymczasem mechanicy przeglądają go jeszcze raz przed lotem, pomni na to, że najdrobniejsze niedopatrzenie może kosztować życie ludzkie.

Wreszcie szybowiec jest gotowy do startu. Adam Zientek zajmuje miejsce w kabinie. Po chwili przezroczysta osłona kabiny zostaje zamknięta. Lina łącząca szybowiec z samolotem holującym jest napięta. W kabinie unosi się ręka pilota. Początkowo wolno, a potem coraz szybciej zespół samolot-szybowiec oddala się i następnie unosi pod niebo.

Dla Adama Zientka zaczął się normalny dzień pracy.

Tutaj, nad tą ziemią przeprowadził większość prób doświadczalnych. Często, gdy przelatuje nad malowniczymi terenami, wspomina niedaleko stąd położone Cieszyn i Goleszów, gdzie rozpoczynał loty na szybowcach. Lotnictwo pociągało go od najmłodszych lat. Aby ukończyć pierwszy kurs, szybowcowy, musiał wyrzec się wielu rzeczy, które w życiu uczna ówczesnej szkoły powszechnej stanowiły niepowetowaną stratę.

W niedługim czasie po zakończeniu wojny rozpoczął pracę pilota doświadczalnego. Od tamtego okresu po dzień dzisiejszy miał do czynienia z nowymi konstrukcjami. Stał się egzaminatorem szybowców. Dokonując prób w locie stara się wykształcić w sobie cechę najwyższą — umiejętność obcowania z nowym szybowcem. Bo pracę swoją uważa — podobnie jak każdy pilot doświadczalny na świecie — za wielką sztukę. Polega ona — jak sam stwierdza — na rozpatrywaniu zjawisk zachodzących na szybowcu w locie. Ma ona raczej coś wspólnego z atmosferą laboratorium badawczego. Przedmiotem badań jest szybowiec, pracownią — przestrzeń, narzędziami — stery i urządzenia pomocnicze, instrumentami — przyrządy pokładowe i pomiarowe oraz w znacznym stopniu własne zmysły w oparciu o doświadczenia pilotażowe.

Pierwszą pracą zawodową Adama Zientka było dokończenie prób doświadczalnych z prototypem szybowca akrobacyjnego „Jastrząb". Podczas lotów próbnych na nim wykonał więcej figur akrobacji niż w okresie całego dotychczasowego latania. „Jastrząb" musiał przejść szczegółowy egzamin z każdej figury akrobacji. Po każdym locie, względnie po kilku lotach, Adam Zientek zbierał spostrzeżenia, na podstawie których opracował instrukcję wykonywania akrobacji na „Jastrzębiu" ze szczególnym uwzględnieniem figur trudnych. Z kolei przeprowadził loty fabryczne na laminarnej „Osie", podczas których szybowiec przypominał pilotowi tuż po starcie o zagadkowym zjawisku polegającym na dziwnym trzaskaniu w jego wnętrzu. Mimo dokonania pełnego programu prób i szczegółowych badań szybowca na ziemi, nie wykryto tajemniczego zjawiska.

Po próbach w locie z szybowcem bezogonowym „Nietoperz" Adam Zientek przystąpił do lotów fabrycznych na „Jaskółce". Oblatanie jej i dalsze próby w powietrzu przyniosły mu wiele nowych spostrzeżeń i niezapomnianych wrażeń. Na niej to nasi piloci odnieśli wspaniałe zwycięstwo w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie.

Niezatarte wspomnienia Adama Zientka wiążą się z próbami w locie „Muchy Standard", na której polski pilot zdobył tytuł mistrza świata. Nim jednak nasi piloci otrzymali „Muchy S", Adam Zientek wykonywał na niej w pewnym okresie ponad sto lotów dziennie ze szczególnym uwzględnieniem lądowania w trudnym terenie. Również wyczynowa „Foka" egzaminowana była w powietrzu przez Adama Zientka. I ona wkrótce po zakończeniu prób oraz oddaniu naszym reprezentantom rozsławiła Szybowcowy Zakład Doświadczalny i polskie szybownictwo. W tym roku, w maju, oblatał „Pirata".

Adam Zientek trzy razy opuszczał ze spadochronem szybowiec. Po raz pierwszy w warunkach falowych na „Orliku", potem skakał z „Wampira-2", wreszcie z początkiem bieżącego roku z „Zefira-3".

Czy był sens przeprowadzać taki eksperyment z szybowcem, w

LUDZIE LOTNICTWA

wyniku którego zostaje on zniszczony? Bezwzględnie tak! I choć dla pilota doświadczalnego loty skończyły się szczęśliwie, prób takich nie można rozpatrywać z punktu widzenia: bezpiecznie czy też nie. Strata jednego szybowca, aczkolwiek kosztownego, umożliwia bowiem konstruktorowi uzyskanie odpowiedzi na wiele nie znanych do tej pory pytań.

W końcowej fazie narodzin szybowca do najważniejszych osób należą: konstruktor i pilot doświadczalny. Zaufanie i ścisła współpraca między nimi odgrywa rolę decydującą. I to nawet wtedy, kiedy pilot doświadczalny zmuszony jest opuścić ze spadochronem piękny i kosztowny szybowiec.

W zawodzie pilota doświadczalnego zdolność ryzykowania jest sprawą zupełnie naturalną. Nie wolno jednak mieszać pojęcia szlachetnego, uzasadnionego ryzyka z bezmyślnym efekciarstwem. Nie można też dokonać wyraźnego podziału między męstwem i gotowością do ryzyka. Pojęcia te ściśle łączą się ze sobą. A męstwo, to poczucie dobrze spełnionego obowiązku wobec zakładu, konstruktora, przyszłych pilotów, którzy siądą za sterem oblatywanego szybowca, a przede wszystkim poczucie spełnionego obowiązku wobec samego siebie.

Co to takiego program badań w powietrzu?

Pilot w każdym kolejnym locie stawia szybowcowi wciąż nowe wymagania. Dlatego zarówno pierwszy start jak i końcowy eksperyment są dla pilota doświadczalnego jednakowo niebezpieczne. Istnieje oczywiście specjalny zestaw prób szczególnie niebezpiecznych, prowadzonych przy maksymalnych obciążeniach jak np. flatter lub korkociąg.

Tak mija dzień za dniem.

Wreszcie jeszcze jedno: czy pilot w czasie lotu doświadczalnego boi się? Otóż pilot przez cały czas pracuje bardzo intensywnie i po prostu nie ma czasu bać się. Niekiedy nawet nie zdąży się zastanowić, czy to, co w danej chwili czyni, jest ryzykowne czy też nie. Takie rozważania mogą mieć miejsce tylko przed lub po zakończeniu lotu doświadczalnego.

Adam Zientek nie lubi mówić o sobie. W rozmowie jest powściągliwy, ale i uśmiechnięty. Przeszedł twardą szkołę życia. Wystarczy przypomnieć, że podczas dwudziestoletniej pracy pilota doświadczalnego uzyskał takie osiągnięcia, które wyróżniają go spośród innych pilotów tej samej specjalności.

Praca, którą wykonuje, wydoskonaliła liczne walory jego charakteru, a ponadto pozwoliła wykształcić w nim cechy najwyższej kategorii pilota. Dzięki nim stanął na najwyższym szczeblu wtajemniczenia lotniczego — został pilotem doświadczalnym pierwszej klasy.

Spokój, opanowanie i szybki refleks — oto jego główne zalety. Odporny jest na zmęczenie fizyczne i psychiczne. Warto wiedzieć, iż nie pali papierosów i nie pije napojów alkoholowych. Umie łączyć wkład własnego wysiłku z precyzją wykonania poszczególnych prób doświadczalnych. Mimo iż próby te są męczące psychicznie, to jednak swoją pracę uważa za pociągającą i ciekawą. Najważniejszy jednak sens tkwi w tym, że lubi ją, sprawia mu zadowolenie i pociąga go, stwarzając dlań swoisty rodzaj narkotyku, bez którego byłoby mu trudno żyć.

Największą satysfakcję daje mu to, kiedy szybowiec wypuszczony przez niego w świat odnosi sukcesy sportowe nie tylko w kraju, ale także poza jego granicami. Przekonał się między innymi o tym osobiście, demonstrując szybowce w Finlandii, Francji, Jugosławii, Belgii, NRF i Szwecji.

Należy do entuzjastów prostoty i prostych rozwiązań. Podobnie też jest zwolennikiem zdrowego rozsądku, logicznego rozumowania, a nie sztywnych i nieżyciowych przepisów. Niekiedy stając w obronie zdrowego rozsądku doznaje gorzkich zawodów. Ale sytuacje takie zdarzają się rzadko. Wtedy przyjmuje je ze spokojem, wierząc, że jego koncepcja względnie wniosek zostanie — aczkolwiek po pewnym czasie — jednak uznany za prawidłowy.

Po zakończeniu pracy pilota doświadczalnego czekają Adama Zientka obowiązki rodzinne i społeczne. Stąd też żyje według opracowanego tygodniowego planu zajęć, który umożliwia mu proporcjonalne rozłożenie swego czasu po pracy. Poświęca go dzieciom uczęszczającym do gimnazjum. Często też można spotkać Zientka z żoną w teatrze lub kinie. Wieczorem studiuje — powiększający się z każdym dniem — stos literatury lotniczej, w tym czasopism zagranicznych. Czasem pisze. Stąd od czasu do czasu można przeczytać jego artykuły lotnicze w katowickim „Sporcie".

Adam Zientek jest ciągle młody i uśmiechnięty, pełen życia i jakby pozbawiony codziennych trosk. A przecież ma ich sporo. Niektórzy twierdzą, iż przez ostatnie dwadzieścia lat nic się nie zmienił. Mówią więc: to ten sam Adam Zientek z uśmiechem, którego utrwaliły zdjęcia w Szwajcarii, gdzie uczestniczył w zawodach szybowcowych na „Sępie", to ten sam z Bielska-Białej i Żaru z lat czterdziestych. Cóż, nie mylą się, mają rację.

Jest pionierem lotów falowych, posiadaczem Srebrnego i Złotego Krzyża Zasługi, Diamentowej Odznaki Szybowcowej jak również dyplomu Paul'a Tissandier'a. Ma tytuł mistrza sportu oraz ponad trzy tysiące dwieście godzin wylatanych na szybowcach.

Większość wylatanych godzin przez Adama Zientka to czas spędzony na trudnych, wyczerpujących próbach doświadczalnych w locie, to niezwykle odpowiedzialny egzamin szybowców w powietrzu.

I jeśli nasi piloci szybowcowi odnoszą piękne sukcesy sportowe na sprzęcie Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego, to duża w tym również zasługa Adama Zientka, pilota, którego praca — aczkolwiek niewidoczna — pozostawiła ślad na każdym szybowcu. I o tym trzeba nam pamiętać.

TADEUSZ MALINOWSKI

KLUB BYŁYCH LOTNIKÓW

W lipcu 1966 r. zatwierdzony został uchwałą Prezydium Zarządu Okręgu Warszawskiego ZBoWiD **„Klub Byłych Żołnierzy Formacji Lotniczych"** przy Środowiskowej Komisji Kombatantów Okręgu Warszawskiego ZBoWiD.

Członkiem Klubu BŻFL może zostać każdy żołnierz i oficer służby czynnej, rezerwy i w stanie spoczynku, członek lub kandydat na członka ZBoWiD (po otrzymaniu legitymacji).

Zgłoszenia na członków Klubu BŻFL przyjmuje przedstawiciel Zarządu Klubu w drugie czwartki po 1 i 15 każdego miesiąca od godz. 18 do godz. 20 w Klubie Zarządu Okręgu Warszawskiego ZBoWiD — Warszawa, ul. Pankiewicza 3.

Koledzy, którzy z jakichkolwiek powodów nie będą mogli zgłosić się osobiście, mogą zgłaszać się listownie pod adresem prezesa Klubu BŻFL mjra pil. nawig. rez. Józefa Rylskiego — Warszawa-Mokotów, ul. Wiktorska 92 m. 18, podając w liście: 1. ostatni stopień wojskowy, 2. nazwisko i imię, 3. pseudonim, 4. nr legitymacji ZBoWiD, o ile są członkami ZBoWiD, 5. swój dokładny adres, 6. organizację konspiracyjną, do której w czasie okupacji należeli.

Wszelkich informacji dotyczących organizacji i działalności Klubu BŻFL udziela sekretarz Klubu Władysław Cieślicki, tel. 315-205, od godz. 16 do godz. 18 codziennie, z wyjątkiem niedziel i świąt.

Józef Rylski
mjr pil. nawig. rezerwy

MARIA STAWORKO — Białystok, ul. Nowotki 6 m. 1. Jest uczennicą Technikum Ekonomicznego, należy do przyszkolnego Koła Lotniczego. Interesuje się lotnictwem, głównie szybownictwem i spadochroniarstwem. Jest stałą czytelniczką „Skrzydlatej Polski". Chciałaby pogłębiać swoje wiadomości o lotnictwie poprzez korespondencję z kolegami i koleżankami z kraju i zza granicy, którzy mają podobne zainteresowania. Chętnie też wymieniać będzie znaczki, fotosy i widokówki o tematyce lotniczej, których jest namiętną kolekcjonerką. Języki — rosyjski i niemiecki.

★

JIRI VLACH — SPSS, Fihlava, ul. 1 maje c. 3, II-A, Czechosłowacja. Ma lat 17 i jest uczniem szkoły przemysłowej. Zajmuje się modelarstwem, jest stałym czytelnikiem czasopism lotniczych i modelarskich. Chciałby poprzez korespondencję wymieniać plany i czasopisma z modelarzami z Polski.

★

WOJCIECH WAŃSKI — Gorzów Wlkp., ul. Żwirki i Wigury 8/6. Pragnie korespondować na tematy lotnictwa wojskowego.

★

JÓZEF TOMASZEWSKI — Jarocin Wlkp., ul. Moniuszki 2/2, woj. poznańskie. Ma lat 18, z zawodu jest ślusarzem frezerem. W przyszłości pragnie pracować w lotnictwie. Interesuje się lotnictwem wojskowym i sportowym oraz modelarstwem. Jest z pochodzenia Jugosłowianinem i pierwsze 11 lat życia spędził w Jugosławii. Pragnie korespondować z koleżankami i kolegami z kraju i zza granicy. Szczególnie chciałby korespondować ze swymi rówieśnikami z Jugosławii. Języki — serbski i rosyjski.

★

ANASTAZY ŻURALSKI — Szczytno, ul. Warszawska 2/4, woj. olsztyńskie. Interesuje się lotnictwem, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie korespondować z koleżankami i kolegami na tematy lotnicze.

★

BOGDAN ROSŁAN — Supraśl, ul. Nowa 29/1, pow. Białystok. Jest uczniem, ma lat 16, czyta stale „Skrzydlatą Polskę". Chciałby nawiązać korespondencję na tematy lotnicze z koleżankami i kolegami z kraju i zza granicy. Język rosyjski.

★

JAN OLSZEWSKI — Komorówka Podl., pow. Radzyń Podl., woj. lubelskie, Liceum Ogólnokształcące. Jest uczniem, ma lat 15. Interesuje się lotnictwem. Zbiera zdjęcia i sylwetki samolotów wojskowych z I i II wojny światowej. Szczególnie interesuje się lotnictwem bombowym i morskim z tego okresu. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" i „Modelarza". Zbiera też plany modelarskie i jest zapalonym modelarzem. Chciałby nawiązać korespondencję na tematy lotnicze i modelarskie, a także wymieniać plany lotnicze, książki itp. z kolegami i koleżankami o podobnych zainteresowaniach z kraju, Czechosłowacji i Związku Radzieckiego.

★

STANISŁAW LEGIENC — Rudzica 124, pow. Bielsko-Biała, woj. katowickie. Ma lat 18, jest uczniem Technikum Mechanicznego. Interesuje się lotnictwem sportowym, wojskowym i komunikacyjnym oraz zbiera widokówki lotnicze. Pragnie korespondować na tematy lotnicze z kolegami z kraju i zza granicy.

★

ROMAN SODZAWICZNY — Boguszowice, ul. Jankowicka 9, pow. Rybnik, woj. katowickie. Ma lat 17 i jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie nawiązać korespondencję z pilotami lotnictwa komunikacyjnego i wojskowego. Szczególnie interesuje go zastosowanie elektroniki w samolotach. Język — rosyjski i niemiecki.

★

RYSZARD SZEWCZYK — Szczecin 5, ul. Rodziewiczówny 5/1. Interesuje się lotnictwem wojskowym i współczesną techniką lotniczą. Chciałby korespondować z koleżankami i kolegami z kraju i zza granicy. Języki — rosyjski i angielski.

★

BOGDAN TRAJER — Warszawa 44, ul. Zaliwskiego 16 m 8. Ma lat 16. Interesuje się lotnictwem, szczególnie spadochroniarstwem, szybownictwem i sportem samolotowym. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Pragnie korespondować z koleżankami i kolegami z kraju i zza granicy o podobnych zainteresowaniach.

★

GRAŻYNA MAJERSKA — Aleksandrów Łódzki, ul. Łęczycka 9, k. Łodzi. Ma lat 16 i jest uczennicą XI klasy liceum ogólnokształcącego. Interesuje się lotnictwem, szczególnie spadochroniarstwem. Zbiera też widokówki. Jest stałą czytelniczką „Skrzydlatej Polski". Pragnie korespondować na tematy lotnicze z kolegami i koleżankami z kraju i zza granicy. Języki — niemiecki rosyjski.

★

WIESŁAW ASZYK — Gdańsk-Stogi, ul. Ugory 1/15. Interesuje się lotnictwem, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski", czyta wiele książek, szczególnie o sławnych lotnikach, ogląda filmy i programy lotnicze. Chciałby korespondować z lotnikami z kraju.

SZKOŁY PODOFICERSKIE

Władysław Krząszcz — Jasienica, pow. Bielsko - Biała, Roman Cyparski — Szczecin, Gabriel Dąbkowski — Kwileń, pow. Pleszew, Józef Majcherczyk — Wilków, pow. Świdnica, Andrzej Rosołowski — Warszawa, Jan Brzeziński — Wrocław, Witold Jasienicki — Elbląg.

Dokładnych informacji o szkołach podoficerskich wszystkich typów i specjalności oraz o szkołach chorążych udzielają wszystkie komendy WKR lub WKW. Tam też odsyłamy naszych czytelników, którzy pragną w tego rodzaju szkołach zdobyć zawód związany z lotnictwem.

Po uzyskaniu kwalifikacji mechanika lotniczego lub podobnej w czasie odbywania służby zasadniczej istnieje możliwość pozostania w wojsku „na zawodowego". Żołnierz służby czynnej, jeśli chce zmienić rodzaj wykonywanej służby np. na taką, w czasie której zdobyć można zawód lotniczy, musi złożyć w tej sprawie raport do dowódcy jednostki, który podejmie odpowiednią decyzję.

Zawód technika lotniczego w wojsku zdobyć można w Technicznej Oficerskiej Szkole Wojsk Lotniczych w Oleśnicy. Żołnierze służby czynnej mogą starać się o przyjęcie do tej szkoły w porozumieniu z dowódcą swej jednostki. Ukończenie szkoły oficerskiej daje prawo do starania się na studia w Wojskowej Akademii Technicznej lub na wyższych uczelniach cywilnych. Wojskowi, którzy pragną rozpocząć studia, muszą jednak uzyskać na to również zgodę dowódcy jednostki.

Ukończenie szkoły podoficerskiej nie daje jeszcze prawa do starania się o przyjęcie do szkoły oficerskiej. Jednym z najważniejszych warunków przyjęcia do szkoły oficerskiej Szkoły Lotniczej jest m. in. oprócz matury przeszkolenie lotnicze w aeroklubach w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego.

NIE WYSYŁAMY

Marian Prus — Olszyny, pow. Gorlice, Zygmunt Karetta — Kraków, Janusz Kiernicki — Sądów, pow. Pyrzyce. Adresów osób prywatnych i firm zagranicznych nie wysyłamy. Nie zajmujemy się też wysyłką znaczków lotniczych.

SZKOLENIE SPADOCHRONOWE

Adam Piątek — Gdańsk. Żołnierze zasadniczej służby wojskowej mogą w wyjątkowych wypadkach rozpocząć szkolenie spadochronowe w aeroklubie. Potrzebna jest jednak na to zgoda dowódcy jednostki i danego aeroklubu. Praktycznie może się to jednak okazać bardzo trudne do realizacji. Szkolenie takie nie powinno bowiem kolidować ze służbą wojskową.

Roman Hytny — Poznań. Wykształcenie w zakresie zasadniczej szkoły zawodowej jest wystarczające dla rozpoczęcia szkolenia spadochronowego w aeroklubie. Tym bardziej, że macie za sobą wstępne przeszkolenie i 3 skoki. Nie widzimy powodów, dla których nie przyjęto Was na takie szkolenie. Radzimy zwrócić się w tej sprawie do Aeroklubu Poznańskiego.

Włodzimierz Rubinstein — Koszalin. Aerokluby Słupski i Szczeciński nie przyjmują na szkolenie spadochronowe z powodu braku możliwości szkolenia. Chętni muszą się zgłaszać do innych aeroklubów. Natomiast kandydaci z województwa koszalińskiego i szczecińskiego w wieku poborowym (rok urodzenia 1948) mogą przejść przeszkolenie spadochronowe na skoszarowanych dwutygodniowych kursach w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie. W tym celu powinni zgłosić się do najbliższej komendy WKR lub WKW.

ROZWIĄZANIE LOGOGRYFU Z NUMERU 43 „SP" z 23 PAŹDZIERNIKA 1966 r.

Hasło: „Lotnicze zawody w aeroklubach ujawniają nowe talenty".

Wyrazy pomocnicze: 1 — lotnisko, 2 — Konieczny, 3 — machometr, 4 — zawodnik, 5 — Krywlany, 6 — Aeroflot, 7 — aeroklub, 8 — samochód, 9 — Iliuszyn, 10 — Jakowlew, 11 — Nikołajew, 12 — prądnica, 13 — powietrze, 14 — Walentyna.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Wiesław Barcic — Dyminy 117, k/Kielc; Julian Pietrzyk — Puławy, ul. Sienkiewicza III/13; Lech Biechowski — Szklarska Poręba, ul. Mickiewicza 19.**

ROZWIĄZANIE LOGOGRYFU Z NUMERU 47 „SP" Z 20 LISTOPADA 1966 R.

Hasło: „Szybki postęp techniki lotniczej".

Wyrazy pomocnicze: 1 — szyk, 2 — baki, 3 — przyrost, 4 — prędkość, 5 — wiroplat, 6 — mechanik, 7 — Nagórski, 8 — lotnisko, 9 — czerwiec, 10 — Jakowlew.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Jan Gąsior — Jarosław, ul. Grunwaldzka 19, woj. rzeszowskie; Andrzej Faryński — Warszawa 49, ul. Lazurowa 219/6; Helena Matyszczyk — Dobre Miasto, ul. Łużycka 26/1, woj. olsztyńskie.**

ROZWIĄZANIE KRZYŻÓWKI Z NUMERU 48 „SP" Z 27 LISTOPADA 1966 R.

POZIOMO: 2 — Ła, 4 — Ełk, 5 — głowa, 7 — TABSO, 9 — amper, 12 — Bezmiechowa, 13 — sari, 14 — Nike, 15 — termika, 17 — Czapla, 18 — NASA.

PIONOWO: 1 — Blanik, 3 — BEA, 5 — gol, 6 — turbina, 7 — trawers, 8 — Bąk, 10 — Mach, 11 — szyk, 13 — stal, 16 — AN.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Wojciech Krzywiński — Warszawa 35 OSP bl. 31/16; Rędzisław Adamczyk — Starachowice, ul. Akacjowa 4; Adam Adamczyk — Szprotawa, ul. Sobieskiego 50, woj. zielonogórskie.**

ZBIERAMY ZNACZKI

Tym razem prezentujemy miłośnikom filatelistyki o tematyce lotniczej kopertę z okolicznościowym stemplem z okazji ostatniej promocji absolwentów w Oficerskiej Szkole Lotniczej im. Janka Krasickiego w Dęblinie. Napis na stemplu brzmi: „1000 lat Państwa Polskiego. 56 promocja w dęblińskiej „Szkole Orląt". Dęblin 3. 27.11.1966". W środku napisu widnieje odznaka pilota wojskowego. Na pewnej części kopert tzw. firmowych, które można było nabyć w OSL w Dęblinie w dniu promocji, w ich górnym lewym rogu widoczna jest odznaka pilota wojskowego pod którą znajduje się napis: „Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego". **(kh)**

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

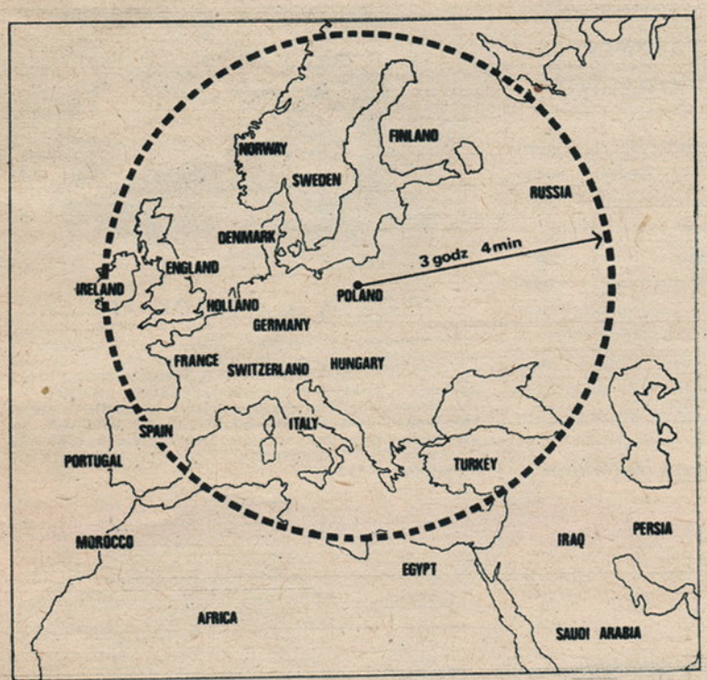
Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 9623 M-86

Nowy Trident dla Europy

Warszawa-Budapeszt-Warszawa: 2 godz. 20 min.
Warszawa-Londyn-Warszawa: 3 godz. 59 min.



Trident mając zasięg 3 900 km i bardzo dużą prędkość udostępnia duży obszar Europy dla lotów jednoetapowych.

(Pomyślcie, jaką wydajność w eksploatacji oznaczają te liczby!).

Odrzutowiec Trident, rozwijający prędkość 965 km/h, był zaprojektowany początkowo jako krótkodystansowy samolot na linie wewnątrzeuropejskie. Rozwinięcie koncepcji wyjściowej zwiększyło jego zasięg do 3 900 km. Samolot został dokładnie wypróbowany, latając w barwach British European Airways (BEA) na krótkich i długich dystansach. Duża prędkość, krótki czas postoju i wyjątkowo łatwa obsługa — oto zalety, które złożyły się na to, że Trident jest najbardziej ekonomicznym samolotem jaki kiedykolwiek latał na liniach BEA.

Trident zabiera 109 pasażerów i 1 200 kG ładunku i leci z prędkością zbliżoną do prędkości dźwięku. Po przylocie na lotnisko Trident może być przygotowany do lotu powrotnego w ciągu 25 minut.

Normalne przeglądy okresowe zajmują mało czasu, a gruntownych robót konserwacyjnych samolot nie wymaga częściej niż co dwa lata. Oznacza to, że zarówno na krótkich jak i na długich dystansach granica opłacalności samolotu w eksploatacji przebiega bardzo nisko w stosunku do pełnego załadowania, a mianowicie: 45% pełnego załadowania na dystansach 1 000 km, 34% pełnego załadowania na dystansach 3 000 km. Trident eksploatują obecnie następujące linie lotnicze: BEA, Kuwait Airways, PIA i Iraqi Airways. Wszyscy użytkownicy samolotu cenią jego niezawodność, bardzo wysoki stopień zaawansowania technicznego i wynikającą z tego wyjątkową sprawność samolotu w eksploatacji.

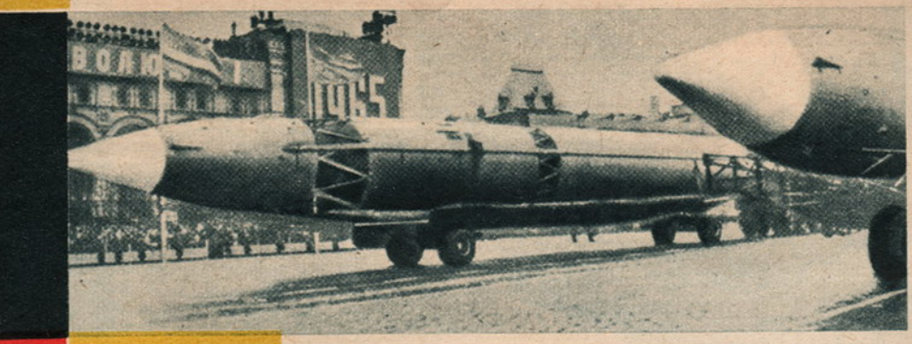
HAWKER SIDDELEY AVIATION

Richmond Road, Kingston upon Thames, Surrey, England
Tel.: Kingston 7741
Hawker Siddeley Group dostarcza mechaniczny, elektryczny i lotniczo-kosmiczny sprzęt wyposażenia zasadniczego oraz zabezpiecza organizację sprzedaży i obsługi na całym świecie.

H1 (Ogl) 66 TS

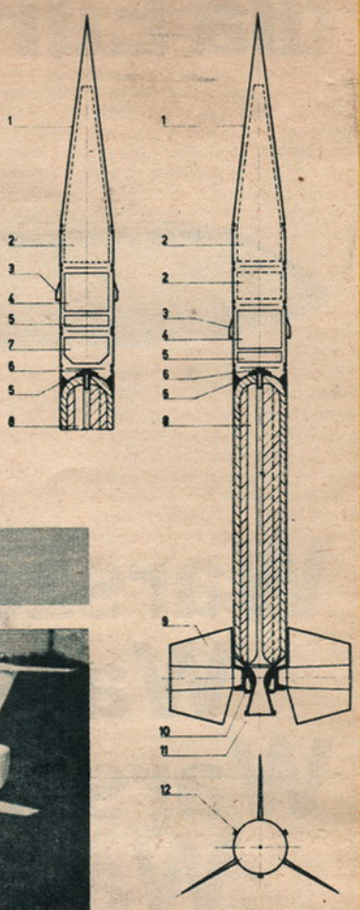
SKRZYDLATA POLSKA

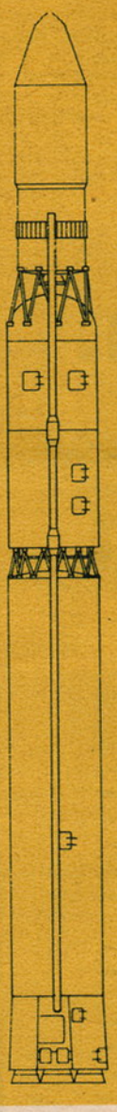
RAKIETĄ PO ŚWIECIE



SZWAJCARSKA RAKIETA BADAWCZA

Szwajcaria zbudowała rakietę badawczą. Wytwórnia Oerlikon opracowała ostatnio rakietę „Zenit-1", przeznaczoną do sondażu atmosfery ziemskiej. Oto najważniejsze dane techniczne: długość 5,60 m, średnica 0,42 m, rozpiętość połówki usterzenia 0,71 m, udźwig 25 do 130 kG, ciężar własny 610 kG. Pułap z ładunkiem 100 kG około 140 km. Oznaczenia: 1 — stożek ochronny, 2 — ładunek, 3 — antena telemetryczna, 4 — wyposażenie telemetryczne, 30-kanałowe, 5 — regulator czasu spalania, — 6 zapłonnik, 7 — spadochron, 8 — silnik ze stałym materiałem pędnym, 9 — usterzenie, 10 — rozpórka, 11 — dysza, 12 — zaczep startowy.

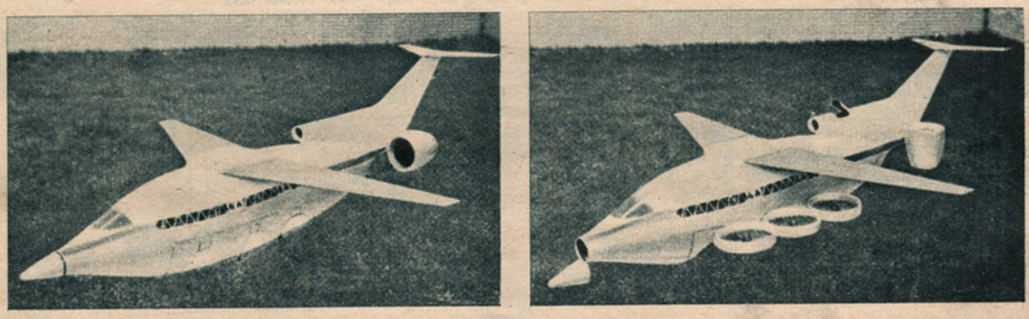




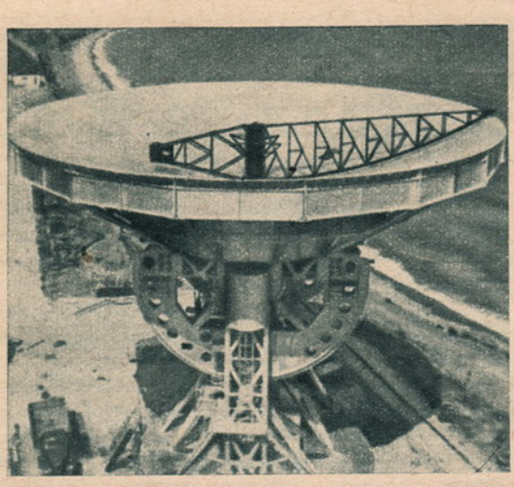
RAKIETA NOSNA WOSTOKÓW (I)

Radzieckie, potężne rakiety demonstrowane od roku ubiegłego na paradach wojskowych, uważane są za pojazdy dla załogowych statków kosmicznych typu „Wostok". Przypuszczalny układ trzystopniowej rakiety nośnej o długości całkowitej 40 m i średnicach 3,2 i 2,5 m podajemy obok za prasą francuską.

PROJEKT SAMOLOTU PIONOWEGO STARTU

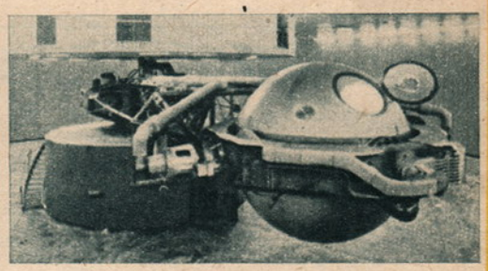


Niemiec, prof. Hertel, przedstawił projekt samolotu transportowego pionowego startu z laminarnym kadłubem. Z lewej — model samolotu w locie podróżnym — z prawej — podczas lotu wiszącego.



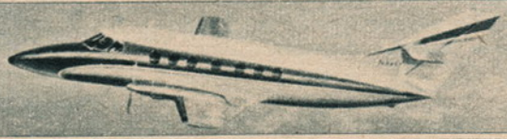
NOWY RADZIECKI RADIOTELESKOP

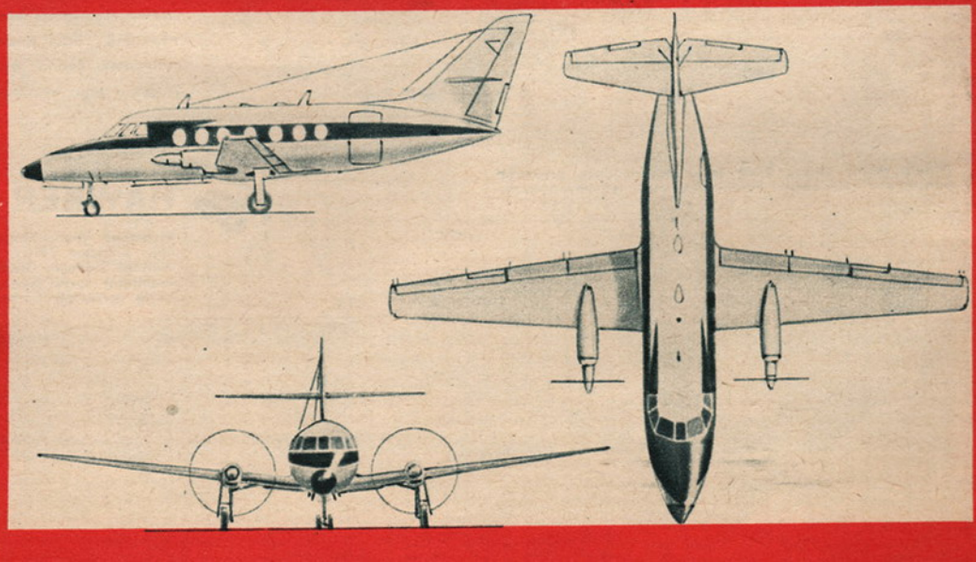
Obserwatorium astrofizyczne na Krymie otrzymało ostatnio nowy, bardzo silny radioteleskop — na zdjęciu z lewej — usytuowany tuż nad morzem. Średnica zwierciadła nowego radioteleskopu wynosi 22 m. Przy pomocy tego instrumentu możliwy będzie odbiór sygnałów radiowych biegnących z odległych ciał niebieskich.



WIROWKA DLA ZAŁÓG APOLLA

W centrum załogowych lotów kosmicznych w Houston, NASA przejęła nową wirówkę. Służy ona do wywoływania przyspieszeń identycznych, które zachodzić będą podczas startu rakiety „Saturn V" i przy powrocie w gęste warstwy atmosfery Ziemskiej. Wirówka ma wysięgnik 15 m długości, na którego końcu umieszczona jest kulista kabina dla trzech osób. Przeznaczenie wirówki — szkolenie załóg statku „Apollo".



MODNY TYP SAMOLOTU

Mały i tani samolot handlowo-pasażersko-dostawczy jest najbardziej poszukiwanym typem na świecie. Zgodnie też z nowymi wymaganiami rynku zakłady brytyjskie Handley Page opracowały samolot dwusilnikowy HP. 137 „Jetstream", który oblatany zostanie na początku roku 1967. Oto jego dane: dwa silniki turbośmigłowe francuskie Turbomeca „Astazou 14" o mocy 850 KM każdy. Rozpiętość 15,85 m, długość 14,73 m, maks. liczba pasażerów 18. Ciężar całkowity 5 557 kG, maks. udźwig 1 810 kG, prędkość podróżna 500 km/h, pułap 9 200 m, zasięg 2 000 km (z 8 pasażerami), a 400 km z 18 pasażerami. W pierwszej serii zostanie zbudowanych 40 samolotów. Koszty projektu pokryć może dopiero produkcja i sprzedaż 125 sztuk.